



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS
Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral
(CIDI)



OEA/SER.W/XIII.4.5
CIDI/CIP/doc. 27/07
14 septiembre 2007
Original: español

INFORME FINAL

QUINTA REUNIÓN DE LA
COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS

11 al 14 de septiembre de 2007
Salvador, Brasil

INDICE

	Página
I. ANTECEDENTES.....	4
II. SEDE Y FECHA	4
III. TEMARIO.....	4
IV. AUTORIDADES DE LA REUNIÓN.....	6
V. PARTICIPANTES.....	6
VI. DOCUMENTOS.....	7
VII. DESARROLLO DE LA REUNIÓN	7
A. Sesión Preliminar de Jefes Delegación.....	7
B. Sesión Inaugural.....	8
C. Primera Sesión Plenaria.....	9
D. Segunda Sesión Plenaria.....	14
E. Tercera Sesión Plenaria.....	17
F. Cuarta Sesión Plenaria.....	21
G. Quinta Sesión Plenaria.....	22
H. Sexta Sesión Plenaria.....	27
I. Sesión de Clausura.....	27
J. Reuniones de las Subcomisiones.....	28
VIII. RESOLUCIONES.....	29
1. CIDI/CIP RES. 74 (V-07) “Integración del Comité Ejecutivo de la CIP (2007- 2009)”	30
2. CIDI/CIP/RES. 75 (V/07) “Subcomités del Comité Ejecutivo de la CIP (2007 - 2009).....	31
3. CIDI/CIP RES. 76 (V-07) “Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) 2006 – 2007 y Establecimiento de los CTC 2008 – 2009”	33
4. CIDI/CIP RES. 77 (V-07) “Comité Técnico Consultivo sobre Logística y Competitividad”.....	41
5. CIDI/CIP RES. 78 (V-07) “Comité Técnico Consultivo sobre Protección Portuaria”	43
6. CIDI/CIP RES. 79 (V-07) “Comité Técnico Consultivo sobre Control de la Navegación”	45
7. CIDI/CIP RES. 80 (V-07) “Comité Técnico Consultivo sobre Protección Ambiental Portuaria”	47
8. CIDI/CIP RES. 81 (V-07) “Informe de Ejecución del Plan de Acción de la CIP 2004 – 2007”	49
9. CIDI/CIP RES. 82 (V-07) “Plan de Acción de la CIP 2008 – 2011”	51

10. CIDI/CIP RES. 83 (V-07) “Estado de cumplimiento del Acuerdo de Cooperación” y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas.....	71
11. CIDI/CIP RES. 84 (V-07) “Programa conjunto entre la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y la Comisión nómica para América Latina y el Caribe (CEPAL)”	72
12. CIDI/CIP RES. 85 (V-07) “Proyecto de Declaración de Panamá sobre Protección Ambiental Portuaria”	73
13. CIDI/CIP RES. 86 (V-07) “Revista de la Comisión Interamericana de Puertos”	74
14. CIDI/CIP RES. 87 (V-07) “Solidaridad con Nicaragua”	75
15. CIDI/CIP RES. 88 (V-07) “Informe Financieros de los Proyectos CIP: Programas Portuarios y CTC 2006 – 2007”	76
16. CIDI/CIP RES. 89 (V-07) “Presupuesto CIP 2008 – 2009”	77
17. CIDI/CIP RES. 90 (V-07) “Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria”	92
18. CIDI/CIP RES. 91 (V-07) “Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria”	93
19. CIDI/CIP RES. 92 (V-07) “Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria”	94
20. CIDI/CIP RES. 93 (V-07) “Modificación al Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP)”	95
21. CIDI/CIP RES. 94 (V-07) “Fortalecimiento de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos”	96
22. CIDI/CIP RES. 95 (V-07) “Sede y fecha de la Sexta Reunión de la CIP”	97
23. CIDI/CIP RES. 96 (V-07) “Sede y fecha de la Séptima Reunión de la CIP”	98
24. CIDI/CIP RES. 97 (V-07) “Voto de agradecimiento”	99
 IX. ANEXOS	 100
A. Lista de Participantes.....	101
B. Lista de Documentos.....	134
C. Informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos	138
D. Informe de la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas.....	140
E. Informe de la Subcomisión de Credenciales.....	141
F. Informe de la Subcomisión de Proceso Electoral.....	142

QUINTA INFORME FINAL
REUNIÓN DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS

(11 al 14 de septiembre de 2007, Salvador, Brasil)

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, de acuerdo a los artículos 77 y 93 de la Carta de los Estados Americanos y los artículos 5 y 15 del Estatuto del CIDI.

La CIP tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de los Estados Miembros de la Organización para el fortalecimiento de la cooperación en el área del desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado. La Organización adicionalmente cuenta con varios Estados Observadores Permanentes, interesados en colaborar con el logro de sus objetivos centrales. El órgano ejecutivo de la CIP es el Comité Ejecutivo (CECIP) que lleva a cabo sus actividades directamente o a través de subcomités nominados para el efecto. Los Comités Técnicos Consultivos (CTC) son órganos especializados de la CIP formados por iniciativa de un número de países interesados en analizar y examinar un tema específico y están conformados por especialistas gubernamentales y miembros de la iniciativa privada.

Ante el gentil ofrecimiento del Gobierno de la República del Brasil (Mérida 2003 y Maracaibo 2005) y en cumplimiento de la resolución CIDI/CIP/Res. 71 (IV-05), la Comisión acordó celebrar su Quinta Reunión en Salvador, Brasil, en septiembre de 2007.

II. SEDE Y FECHA

Se llevó a cabo en el Hotel Pestana Bahía, Salvador, Brasil, del 11 al 14 de septiembre de 2007.

III. TEMARIO

El temario aprobado para la reunión fue el siguiente (documento CIDI/CIP/doc.2/07rev.1):

1. Adopción de los acuerdos alcanzados en la Sesión Preliminar de Jefes de Delegación
2. Informe del Presidente del Comité Ejecutivo, 2006-2007
3. Informe de la Secretaría, 2006-2007
4. Los Comités Técnicos Consultivos (CTC) de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
 - a. Informe del presidente del CTC sobre Operaciones Portuarias, 2006-2007 (México)
 - b. Informe del presidente del CTC sobre Seguridad Portuaria, 2006-2007 (Estados Unidos)
 - c. Informe del presidente del CTC sobre Control de la Navegación, 2006-2007 (Argentina)

- d. Informe del presidente del CTC sobre Protección Ambiental Portuaria, 2006-2007 (Venezuela)
 - e. Informe sobre la evaluación de los CTC
 - f. Establecimiento de los CTC, 2008-2009
5. Informe sobre el cumplimiento del Plan de Acción de la CIP 2004-2007
 6. Plan Maestro del Canal de Panamá
 7. Informe sobre la Primera Reunión Extraordinaria de la CIP (Algeciras, España)
 8. Informe sobre la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria (Puerto la Cruz, Venezuela)
 9. Informe sobre la Primera Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria, Panamá (Ciudad de Panamá, Panamá)
 10. Plan de Acción de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 2008-2011
 11. Exposiciones sobre áreas prioritarias del Plan de Acción de la CIP 2008-2011
 - a. Desarrollo portuario
 - b. Competitividad y Logística
 - c. Sostenibilidad ambiental portuaria y relación puerto y ciudad
 - d. Otros factores para el logro de la eficiencia y competitividad portuaria
 12. Informe sobre el estado del Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas
 13. Elección del Comité Ejecutivo de la CIP 2007-2009. Elección del presidente y vicepresidentes y establecimiento de los subcomités del nuevo Comité Ejecutivo
 14. Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP
 15. Revista de la CIP: Informe sobre la situación y establecimiento del comité editorial
 16. Propuesta de la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria
 17. Propuesta de la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria
 18. Propuesta de la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Puertos
 19. Propuesta de designar el año 2008 de la CIP como “Año de la Mujer Portuaria del Hemisferio”
 20. Informe sobre las Subcomisiones establecidas para esta reunión:
 - a. Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos
 - b. Subcomisión de Presupuesto y Finanzas

- c. Subcomisión de Credenciales
 - d. Subcomisión del Proceso Electoral
21. Estado de los proyectos: CIP Programa Portuario y CTC, 2006-2007
 22. Presupuesto de la CIP, 2008-2009
 23. Sede y fecha de la Sexta Reunión de la CIP (2009)
 24. Sede y fecha de la Séptima Reunión de la CIP (2011)
 25. Otros asuntos:
 - a. Fortalecimiento de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos
 - b. Solidaridad con Nicaragua
 - c. Relaciones entre la CIP y la CEPAL
 - d. Modificación del Reglamento de la CIP
 26. Consideración de proyectos de resolución

IV. AUTORIDADES DE LA REUNIÓN

<u>Presidente:</u>	Pedro Brito (Brasil)
<u>Primer Vicepresidente:</u>	Gastón Silbermann (Uruguay)
<u>Segundo Vicepresidente:</u>	María Isabel Fernández (Guatemala)
<u>Coordinador:</u>	José N. Barbosa G. (Brasil)
<u>Secretario:</u>	Carlos M. Gallegos (OEA)

V. PARTICIPANTES

En la reunión participaron delegaciones de los siguientes Estados Miembros de la OEA: Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Canadá, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Uruguay y Venezuela. Adicionalmente, asistieron delegaciones de España y Francia como Estados Observadores Permanentes. Asimismo, asistieron representantes de los siguientes organismos internacionales: Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE), Comisión Económica de las Naciones Unidas para la América Latina y el Caribe (CEPAL), Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE) e Instituto Iberoamericana de Derecho Marítimo (IIDM). La lista de participantes se incluye en el Anexo A del presente informe (documento CIDI/CIP/doc.4/07).

VI. DOCUMENTOS

La lista de documentos de la reunión se incluye en el Anexo B del presente informe (documento CIDI/CIP/doc.1/07).

VII. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Durante la reunión se celebraron una sesión preliminar de jefes de delegación, la sesión inaugural, seis sesiones plenarias, las reuniones de las subcomisiones y la sesión de clausura.

A. Sesión Preliminar de Jefes de Delegación

Se llevó a cabo a las 18:30 horas del martes 11 de septiembre de 2007 bajo la presidencia del Licenciado Ángel González Rul, Presidente del Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP) y delegado de México. El objetivo de esta reunión fue coordinar diversos aspectos operativos de la reunión. 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 reunión:* Se adoptó el proyecto de temario, presentado como documento CIDI/CIP/doc.2/07 con el añadido de los siguientes puntos; el fortalecimiento de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos presentado por la delegación del Uruguay, Solidaridad con Nicaragua presentado por la delegación de Ecuador, relaciones entre la CIP y la CEPAL y modificación del Reglamento de la CIP ambos presentados por la Secretaría.
2. *Calendario de la reunión:* Se aprobó el proyecto de calendario de la reunión presentado como documento CIDI/CIP/doc.3/07.
3. *Designación de las Subcomisiones de Trabajo:* De conformidad con los artículos 27 y 28 del Reglamento de la CIP, la propuesta del Presidente de la reunión fue aprobada en cuanto a la creación de las siguientes subcomisiones:
 - a. Subcomisión de Credenciales: con el fin de verificar las credenciales de las delegaciones asistentes a la reunión; presidida por Jamaica e integrada por Belice, Honduras y Paraguay.
 - b. Subcomisión de Presupuesto y Finanzas: con el fin de evaluar el Informe sobre los Estados Financieros de los Proyectos de la CIP para el período 2006-2007 y considerar el Proyecto de Presupuesto para el bienio 2008-2009; presidida por Chile e integrada por Brasil, Guatemala, Haití, San Vicente y las Granadinas, y República Dominicana.
 - c. Subcomisión de Evaluación de los CTC: con el fin de evaluar el funcionamiento de los CTC, vigentes, estudiar las propuestas para crear nuevos CTC, y proponer los CTC que estarán vigentes durante el período 2008-2009; presidida por Uruguay e integrada por Argentina, Ecuador, Estados Unidos, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela.

- d. Subcomisión de Proceso Electoral: con el fin de velar por la transparencia del proceso electoral; supervisar las fases de votación para la elección de los miembros del Comité, y de su escrutinio, y; dar fe de los resultados del mismo; presidida por El Salvador e integrada por Bahamas y Canadá.
 - e. Subcomisión de Estilo: con el fin de verificar la concordancia idiomática de las resoluciones y acuerdos de la reunión en los cuatro idiomas oficiales de la Organización; integrada por Bahamas por el inglés, Brasil por el portugués Haití por el francés y República Dominicana por el español. Esta subcomisión deberá desempeñar sus funciones posteriormente en la sede de la Organización y se coordinará la fecha entre los Estados Miembros y la Secretaría de la CIP.
4. *Orden de precedencia:* Se fijó según el orden alfabético en español a partir del nombre del país sede de la reunión, Brasil.
 5. *Fecha límite para la presentación de proyectos:* Se fijó el jueves 13 de septiembre a las 18:00 horas como hora límite para presentar proyectos de resolución.
 6. *Documentos:* Se acordó que por razones presupuestarias se entregará un CD al final de la reunión con todos los documentos a todos los participantes. Además, solo se reproducirá los documentos que sean indispensables para discusión en la reunión y se entregará una copia por delegación.

B. Sesión Inaugural

Se llevó a cabo a las 20:00 horas del martes 11 de septiembre de 2007, con la asistencia del señor Pedro Brito, Ministro de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil y Presidente de la reunión, el Licenciado Ángel González Rul, Presidente del CECIP y delegado de México; la señora Lindice da Matta, Diputada Federal por Bahía, Brasil; el señor Joao Henrique, Prefecto Municipal de Salvador, Brasil; el señor Michel Dib Tachy, Director de Infraestructura Acuática del Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes del Brasil; el señor Fernando Fialho, Director General de la Agencia Nacional de Transporte Acuático (ANTAQ) de Brasil; el señor Domingos Leonelli Neto, Secretario de Turismo del Estado de Bahía, Brasil; el señor Antonio Carlos Batista Neves, de la Secretaría de Infraestructuras del Estado de Bahía, Brasil, en representación del Gobernador del Estado; el señor Newton Ferreira Díaz, Director Presidente de la Empresa Portuaria del Estado de Bahía, Brasil; el Capitán de Marina Mauricio Vianna en representación del Comandante del Segundo Distrito Naval de la Armada de Brasil; y el señor Carlos M. Gallegos, Secretario Ejecutivo de la CIP.

El señor Carlos Gallegos, destacó la trascendencia de la reunión para la actividad futura de la Comisión resaltando puntos tales como la aprobación del Plan de Acción para el período 2008-2011, la evaluación de los CTC, la elección de autoridades del Comité Ejecutivo para el próximo bienio, y determinación de las sedes de las próximas reuniones de la CIP. Finalizó agradeciendo a las autoridades por la organización del evento y la oportunidad de compartir con los países del hemisferio las importantes transformaciones portuarias del país anfitrión.

El Licenciado González Rul, agradeció tanto al gobierno federal como el estatal por la organización de la reunión y pasó revista a las actividades de la CIP durante los últimos cuatro años. Destacó la prioridad dada a la capacitación, resaltando las actividades realizadas en colaboración con

Puertos del Estado de España particularmente. Señaló que una segunda prioridad ha sido el fortalecimiento de los vínculos con otras organizaciones portuarias mediante la firma de una serie de acuerdos de entendimiento con la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), RETE y Asociación de Navegación Internacional, Sección de los Estados Unidos (PIANC). Señaló además que la participación del sector privado en los CTC así como la mejor comunicación con el sector portuario mediante la Revista CIP ha sido otra gran orientación de su gestión. Reconoció, sin embargo, que hay tareas pendientes entre las cuales señaló la necesidad de impulsar aún más la capacitación, contribuir a colmar la brecha que persiste entre el sector público y el privado y la búsqueda de la reciprocidad entre las partes para alcanzar los objetivos de desarrollo económico y social perseguidos por la región.

A continuación el señor Antonio Carlos Batista Neves, representante del Estado de Bahía, brindó su cordial saludo a los presentes y recordó el rol primordial del transporte acuático en el transporte nacional e internacional de mercancías. Hizo hincapié en que dicho transporte es esencial para la integración hemisférica, que su competitividad se ve mermada en muchos casos por deficientes accesos terrestres a los puertos y que estos pueden ser potenciados por inversiones industriales y logísticas en sus áreas adyacentes, como es el caso en Aratú y Salvador. Concluyó señalando su satisfacción por el creciente rol de la mujer en las empresas del sector portuario.

El Presidente de la reunión, Ministro Pedro Brito, cerró la lista de oradores agradeciendo la presencia de las múltiples delegaciones asistentes de los Estados Miembros de la OEA. Declaró que su país estaba muy satisfecho de acoger a tan distinguidos huéspedes en los albores de la conmemoración de un momento histórico, explicando que el próximo mes de enero se cumplirían dos siglos del decreto real de apertura de los puertos brasileros al comercio y que hecho tan trascendental se había producido precisamente en Salvador. Señaló que el comercio continuaba siendo un generador privilegiado de desarrollo económico y social para los países y que en el caso de Brasil crecía a tasas superiores al 20 por ciento habiendo alcanzado las exportaciones un total de USD \$155 miles de millones. Recordó que el 95% del comercio exterior se movilizaba por numerosos puertos y terminales marítimos y que estos eran gestionados tanto por el sector público como por el sector privado. Explicó que por esta razón se había privilegiado las inversiones portuarias en el país y anunció que en un futuro cercano se otorgarían terminales privados dentro de los puertos públicos. Expresó su confianza que en las delegaciones presentes alcanzarían importantes conclusiones que estas serían un paso adelante en la integración hemisférica. Seguidamente dio por inaugurada la reunión

C. Primera Sesión Plenaria

Se inició a las 9:00 horas del miércoles 12 de septiembre de 2007 bajo la presidencia del señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay.

Adopción de los acuerdos alcanzados en la Sesión Preliminar de Jefes de Delegación (punto 1 del temario). La sala así lo hizo.

Informe del Presidente del Comité Ejecutivo, 2006 - 2007 (punto 2 del temario)

El Presidente del CECIP, Licenciado Ángel González Rul, expresó que desde 2003 cuando fue elegido para desempeñar el cargo, los pilares de su gestión los constituyeron la capacitación y el fortalecimiento de los lazos con organizaciones portuarias y marítimas; que en el seno del CECIP se había estimulado la participación de los Estados Miembros en los ocho subcomités (política y

coordinación; estadísticas, costos y tarifas; desarrollo de puertos para cruceros de turismo; desarrollo portuario regional; planificación y gestión portuaria; desarrollo de puertos fluviales y lacustres; capacitación; y la participación de la mujer en los asuntos portuarios del hemisferio) e hizo un recuento del número de reuniones realizadas por algunos de estos. Asimismo, expresó que la colaboración con España había sido especialmente fructífera y se había plasmado en actividades concretas con Puertos del Estado de España y el Puerto de Valencia en numerosos eventos en México, República Dominicana y Uruguay entre las que merecía destacar la realización de la Primera Reunión Extraordinaria de la CIP llevada a cabo en Algeciras, España (mayo 2006); y que la colaboración con los Estados Unidos y AAPA se había plasmado en algunas misiones de asistencia técnica y en la VIII Reunión del CECIP en Guayaquil (junio 2006). Finalmente destacó el apoyo de la Secretaría a las actividades del CECIP y expresó que la contribución de la Revista CIP para una mejor comunicación entre los asociados y los puertos en general, era un incentivo para continuar la tarea de construir puentes de acercamiento y entendimiento entre los puertos y alcanzar las sinergias que impulsen el mejoramiento del comercio entre los países. Ver documento CIDI/CIP/doc.17/07.

Informe de la Secretaría, 2006 - 2007 (punto 3 del temario)

El Secretario de la CIP, señor Carlos M. Gallegos, hizo un recuento detallado de los eventos que habían posibilitado el diálogo portuario durante el periodo comprendido entre la cuarta y quinta reuniones de la Comisión, (dos reuniones de la CIP, tres reuniones del CECIP, dos Conferencias Hemisféricas, y nueve reuniones de los CTC); de las actividades de capacitación llevadas a cabo con el auspicio de Puertos del Estado de España (el décimo segundo curso de gestión portuaria de un mes de duración, el curso de operaciones y tecnología, las pasantías en puertos) y de aquellas otras llevadas a cabo directamente por la Secretaría (un total de trece sobre temas como reformas portuarias, costos y tarifas, cruceros y promoción de la mujer en el sector portuario del hemisferio); el auspicio de eventos diversos (un total de diecisiete entre los cuales merece destacarse un congreso centroamericano en Guatemala, reuniones del foro portuario, y sobre la ampliación del Canal de Panamá con la CEPAL). En total explicó que se otorgaron 220 becas y un total de 2000 profesionales portuarios se beneficiaron de la actividad de capacitación de la CIP. Agregó que la actividad de asistencia técnica tenía una orientación catalizadora pues no se disponía de fondos específicos para tal actividad pero que se había logrado satisfacer los pedidos hechos por Dominica y República Dominicana; que recientemente se habían concluido memorandos de entendimiento con RETE, IIDM, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú y la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas (AIPPYC), y que el flujo de información se había mejorado con la Revista CIP, el boletín electrónico de la CIP y la actualización permanente de la página web. Finalmente, agradeció el apoyo continuo del CECIP a las labores de la Secretaría y en especial a Barbados, Estados Unidos, México, y Uruguay. Ver documento CIDI/CIP/doc.5/07.

Los Comités Técnicos Consultivos (CTC) de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) (punto 4 del temario).

1. Informe del presidente del CTC sobre Operaciones Portuarias, 2006 - 2007 (México) (punto 4(a) del temario)

El Licenciado Francisco Pastrana, delegado de México y presidente del CTC, explicó que la política seguida en el CTC de Operaciones Portuarias fue la de incluir presentaciones técnicas en las dos reuniones realizadas en el periodo 2006 - 2007. Destacó las presentaciones relativas a la demanda y capacidad instalada en la costa oeste de Norteamérica para atender el tráfico de contenedores; la evolución del mercado portuario mexicano en el tráfico de contenedores; la nueva

geografía del comercio de los países en desarrollo percibida en tendencias como las siguientes - en los últimos veinte años el segmento de manufacturas en el comercio internacional de estos países se incrementó del 20 al 80 por ciento y alrededor de un tercio el comercio internacional esta constituido por transacciones en el seno de una misma empresa o grupo empresarial; y las realizadas el día anterior sobre las mejores prácticas para incrementar la productividad en los terminales de contenedores. Explicó que los miembros asociados del CTC habían aumentado de nueve a quince, que la situación financiera era buena pues los expositores en la mayoría de los casos cubrían sus costos de transporte y viáticos y que, en vista de la considerable amplitud de los temas a cubrirse con la denominación de Operaciones, se había propuesto precisar la denominación del CTC por la de Logística y Competitividad. Finalizó mencionando que el plan para el 2008 contemplaba una actualización del banco de datos y la página web así como la emisión de documentos en los idiomas de la OEA. Ver documento CIDI/CIP/doc.20/07.

2. Informe del presidente del CTC sobre Seguridad Portuaria, 2006 - 2007 (Estados Unidos (punto 4(b) del temario)

El señor Gregory Hall, delegado de Estados Unidos y presidente del CTC, explicó que en el CTC sobre Seguridad Portuaria se habían realizado diez reuniones desde su creación; que durante el período 2006 - 2007 se había realizado la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria en Puerto La Cruz, Venezuela (octubre 2006) en la que se pasó revista tanto al estado de la implementación del Código de Protección a Buques e Instalaciones (PBIP) y los aspectos que podrían ser interés para las auditorías previstas en dicho código y también al marco estratégico interamericano de protección elaborado como seguimiento a la Primera Conferencia (Miami, Estados Unidos); y que la continuidad del CTC se mantenía a razón de una reunión anual. Reafirmó la orientación del CTC, es decir la capacitación del personal portuario y la difusión de la mejores prácticas para alcanzar más altos niveles de protección de las instalaciones portuarias hemisféricas, y expresó que en esta tarea se contaba con el decidido apoyo del programa de asistencia para protección portuaria de Canadá, del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, de órganos especializados de la OEA, como la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) y la Comisión Interamericana contra el Terrorismo (CICTE), y también de otras organizaciones como la Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Internacional del Trabajo (OIT), Organización Mundial de Aduanas (OMA), Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y la iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO). Anunció que el plan establecido para el 2008 contemplaba la posibilidad de realizar una tercera conferencia hemisférica y la asistencia a los gestores portuarios en asuntos de protección que afectan la competitividad. Ver documento CIDI/CIP/doc.19/07.

3. Informe del presidente del CTC sobre Control de la Navegación, 2006 – 2007 (Argentina) (punto 4(c) del temario)

El ingeniero Eduardo Kluz, delegado de Argentina y presidente del CTC, recordó que el CTC sobre Control de la Navegación se había creado en la Quinta Reunión de la CIP (Maracaibo, 2005) y que su primera reunión se realizó en junio de 2006 (Guayaquil, Ecuador) en donde se elaboró el plan de trabajo y decidió la creación de una base de datos con registros sobre practica, dragados, balizamiento y otros temas de interés. Manifestó que el dinamismo se había incrementado durante 2007 y que se habían realizado reuniones con ocasión de dos eventos realizados en Argentina (la reunión de AAPA en Rosario y el Foro de Cruceros en Ushuaia). Para el 2008 se exhortaba a los miembros asociados a enviar la información requerida para completar la base de datos y se hacía énfasis tanto en la activa complementación con las actividades de otros CTC como en la capacitación

gracias al ofrecimiento de cursos a ser dictados por la Prefectura Naval y otras organizaciones argentinas. Ver documento CIDI/CIP/doc.18/07.

4. Informe del presidente del CTC sobre Protección Ambiental Portuaria, 2006 – 2007 (Venezuela) (punto 4(d) del temario)

La Licenciada Katherine Bogadi, delegada de Venezuela y presidente del CTC, recordó que el CTC sobre Protección Ambiental Portuaria era de reciente creación (2005) resultando, como el CTC sobre Control de la Navegación, del fraccionamiento de un CTC anterior de alcance más vasto. Explicó que desde su creación se trazaron un plan bastante ambicioso para elaborar un banco de datos con el perfil ambiental y los planes de contingencia contra derrames de hidrocarburos de los puertos del hemisferio y que tal actividad estaba en curso, aprovechó la oportunidad para exhortar a los asistentes a enviar dicha información. Anunció que se tenía bajo consideración el proyecto eco-puertos con el apoyo de España y que la creciente sensibilidad por el medio ambiente había decidido a tres nuevos países ha adherirse al CTC. Finalmente, informó que se había realizado la Primera Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria en abril en Panamá, que se contaba con conclusiones y recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) consensuadas con los asistentes y destacó la conveniencia de redactarlas en un formato más adecuado para que sea una herramienta eficaz que contribuya a una mejor gestión ambiental en los puertos del hemisferio". Ver documento CIDI/CIP/doc.21/07.

5. Informe sobre la evaluación de los CTC (punto 4(e) del temario)

El Presidente con base en el informe de la Subcomisión de Evaluación de los CTC (ver Anexo C documento CIDI/CIP/doc. 23/07) propuso evaluar favorablemente a los cuatro CTC vigentes y agradecer a sus respectivos presidentes que los lideraron. Sobre el particular la Comisión adoptó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 76 (V-07).

6. Establecimiento de los CTC 2008 – 2009 (punto 4(f) del temario)

El Presidente con base en el informe presentado por la Subcomisión de Evaluación de los CTC, propuso a la Comisión los siguientes cuatro CTC para el periodo 2008 – 2009:

- i. CTC sobre Logística y Competitividad (antes Operaciones Portuaria) presidido por México. Posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 77 (V-07).
- ii. CTC sobre Protección Portuaria (antes Seguridad Portuaria en español) presidido por los Estados Unidos. Posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 78 (V-07).
- iii. CTC sobre Control de la Navegación presidido por Argentina. Posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 79 (V-07).
- iv. CTC sobre Protección Ambiental Portuaria presidido por Venezuela. Posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 80 (V-07).

Exposiciones sobre áreas prioritarias del Plan de Acción de la CIP 2008 – 2011 (punto 11 del temario)

1. Desarrollo Portuario (punto 11(a) del temario)

El Ministro Pedro Brito, delegado de Brasil y Presidente de la reunión, hizo una exposición sobre los “Proyectos para el desarrollo portuario de Brasil”. Explicó las grandes líneas del modelo que se estaba aplicando en su país y que uno de los hitos del modelo se realizaba precisamente en esos momentos en el puerto de Santos en el que un nuevo equipo asumía la gestión. Similar proceso se produciría en Río de Janeiro en los días siguientes y en los próximos meses en otros puertos. Hizo hincapié en el hecho de la creación a principios de 2007 de un ministerio de puertos para asesorar directamente a la presidencia de la república en la formulación de políticas y directrices aplicables a los puertos que sirven un tráfico internacional en rápido crecimiento y en el deseo de fortalecer los efectos positivos de la ley de puertos de 1993. Esta última, citó, ya había alcanzado notables avances como son la quiebra del monopolio estatal; la transferencia de las operaciones al sector privado; la mejora de la representatividad tanto por la inclusión de representantes locales y estatales en los consejos de administración de los puertos como la de representantes de los agentes económicos y sociales en los órganos de gestión del trabajo portuario; y la multifuncionalidad de los trabajadores. Señaló que los retos del presente eran la aplicación de una política nacional portuaria orientada a consolidar el marco regulatorio con la finalidad de captar inversiones privadas y públicas; la aplicación de una gestión por resultados en las administraciones portuarias y en actividades específicas como por ejemplo el dragado; la aceleración de los procesos de concesiones; el fomento del cabotaje; y la implementación de un plan nacional de logística acuática con el concurso de la Agencia Nacional de Transporte Acuático (ANTAQ). Ilustró algunos de los aspectos anteriores al proporcionar detalles, algunos de ellos bajo examen, como el de asignar parte de los ingresos por tarifas portuarias al pago del dragado y la consolidación de este en paquetes atractivos para las empresas de dragado con el fin de obtener mejores precios; la creación de centros integrados para consolidar y agilizar la acción de las diferentes entidades públicas (sanidad, aduanas, policía, etc.) en el despacho de mercaderías; la necesidad de alcanzar la viabilidad financiera de las empresas portuarias; la eliminación de los pasivos laborales; la elaboración y aplicación de planes de zonificación para pautar las relaciones puerto-ciudad; y el desarrollo de las actividades logísticas y de negocios como complemento del sector portuario. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.1/07.

El Doctor Mariano Navas, Presidente de Puertos del Estado de España, inició su exposición, “El papel de los puertos en el comercio internacional” recordando, con la ayuda de estadísticas del comercio mundial, dos hechos de considerable repercusión para el sector portuario: que el comercio, y por lo tanto el transporte, crece más rápido que la producción (8% versus 4% en el caso de España) y que la fluctuación de la demanda ejercida por el comercio y el transporte es también más pronunciada que la resultante de la actividad productiva. Añadió que lo anterior, presenta un reto bastante difícil en tanto la oferta portuaria es extremadamente rígida. Pasó luego revista a los factores que impulsan el comercio mundial en los tráficos de mercancía general señalando entre aquellos factores los económicos (por ejemplo la concentración espacial de la producción en centros productores muy dinámicos ubicados en el lejano oriente y otros en proceso de creación en el este de Europa; y también del consumo, centralizado en Norteamérica y Europa occidental; y la continua migración de la actividad productiva siempre a la búsqueda de ventajas competitivas, incluyendo los incentivos tributarios), los comerciales (caracterizados por las políticas de apertura comercial de muchos países en desarrollo que han derribado los aranceles de aduanas a niveles bastante bajos; la liberalización de los mercados; y el dinamismo creado por el uso del comercio electrónico) y los de transporte (a resultas de las economías de escala, buques cada vez más grandes con menores costos

de operación; y también economías de ámbito, con navieras que incursionan en el transporte terrestre y son también parte de conglomerados con intereses en otras industrias como energía, telecomunicaciones, financieros, etc.). Abundó en los aspectos relativos a la liberalización de los mercados señalando su gran influencia con relación a las fluctuaciones de tráfico. Señaló por ejemplo la existencia de trabas arancelarias asimétricas y las vicisitudes de la Organización Mundial de Comercio para recuperar la agenda multilateral, y también factores más permanentes que han transformado el panorama de la gestión portuaria: la preeminencia de los dueños de las cargas con exigencias de entregas justo a tiempo, al mínimo costo, y con calidad, regularidad, puntualidad, seguridad y flexibilidad preestablecidas; la concentración empresarial de estos clientes como lo muestra el ejemplo de la industria del automóvil que concentra e incrementa el tamaño de sus plantas, fuerza a la concentración de sus proveedores de auto-partes, y reduce los costos de la distribución al compartir varios fabricantes al mismo concesionario que mantiene presencia en vastos mercados. Señaló la importancia de la tercerización, o externalización, de las actividades de abastecimiento de insumos y distribución de los productos en muchas empresas industriales, sobre todo aquellas de dimensión mediana. Así los denominados operadores logísticos consolidan grandes volúmenes para transportar y progresivamente asumen un rol preeminente como clientes de los puertos al ser ellos quienes determinan las rutas a seguir por las cargas. Citó que el costo medio de la cadena logística es del 9% del valor del producto y que al hacerse esta actividad más madura y compleja las razones que, según los industriales, impulsaban la tercerización y en consecuencia el crecimiento del operador logístico eran la reducción de fletes, la flexibilidad de la plantilla de la empresa, el mejor servicio, el incremento de la productividad y la mejor reacción a las fluctuaciones del mercado. Concluyó manifestando que los puertos debieran orientar su política comercial dando atención suficiente a este emergente cliente portuario, eliminando los nichos de exclusividad generadores de ineficiencias y rigidez como los monopolios laborales, y potenciando actividades de valor añadido, como por ejemplo control de existencias y gestión de flujos, en base a servicios a las cargas a los vehículos debidamente soportados por flujos de información. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.2/07.

D. Segunda Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 16:30 horas del miércoles 12 de septiembre de 2007, estuvo presidida por el señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Exposiciones sobre áreas prioritarias del Plan de Acción de la CIP 2008-2011 (punto 11 del temario).

1. Competitividad y Logística (punto 11(b) del temario)

José Serra de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil hizo una exposición sobre, “Gestión portuaria por resultados.” Dio una detallada explicación de las bases legales que hacen posible la gestión por resultados en el sector público portuario del país y pasó a señalar la difusión de estos conceptos en los países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Definió la gestión por objetivos como aquella que tiene como objetivo sobrepasar la mera gestión de los recursos reemplazándola por una gestión que alcanza resultados inmediatos, tangibles y cuantificables o, por lo menos, impactos cualitativos que son apreciados por los que reciben el servicio proporcionado por la empresa. Mostró que la gestión por objetivos se inserta en el proceso de planificación estratégica de la empresa y en tal sentido es medida por una serie de indicadores operacionales de diverso grado de precisión (por ejemplo toneladas por mes movilizadas por metro

de muelle, duración de la estadia de los buques, número de movimientos horarios de grúas, y también despacho del 80% de los contenedores de importación en no más de tres días, atención del 90% de los camiones con contenedores de exportación en no más de 30 minutos), financieros (por ejemplo ingresos por tonelada movilizada) y administrativos (por ejemplo el número de empleos generados por año, tasa de ausencias al trabajo) y comerciales (por ejemplo valor de las exportaciones mensuales por puerto). Explicó que las nuevas administraciones de las empresas portuarias realizarían su gestión empleando esta técnica y que ya se había realizado un estudio para comparar la calidad del servicio proporcionado por 18 puertos consolidando un número de indicadores en una sola nota entre los límites 1 y 10. Concluyó manifestando que la aplicación de esta técnica contribuiría a hacer que los puertos presten un servicio más acorde con las necesidades de los usuarios. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.4/07

Pascal Ollivier de SOGET, la empresa consultora del puerto de Le Havre, Francia, inició su presentación, “Seguridad y facilitación en la cadena logística” recordando que el costo del cierre de los puertos de la costa oeste de Norteamérica se estimó en USD \$2 mil millones por día y empleó esa cifra para enfatizar la magnitud de las pérdidas que podrían resultar de interrupciones en las cadenas de abastecimiento que pasan por los puertos. Llamó la atención de la complejidad creciente para gestionar dichas cadenas debido a la difusión de regulaciones multilaterales (por ejemplo, el marco normativo aduanero) y otras medidas en vigor (como por ejemplo, la regla de las 24 horas en los tráficó de contenedores con destino a los Estados Unidos). El señor Ollivier hizo hincapié en la evolución futura de las normas citando la inspección física de todos los contenedores en las rutas a los Estados Unidos desde 2011 y la categorización del operador económico autorizado en la Unión Europea para los transportistas y transitorios desde el 2008. Afirmó que disponer de herramientas operativas adecuadas era fundamental para la competitividad de los puertos y, entre estas, propuso la implementación de sistemas comunitarios para gestión del flujo documental de las cargas. Explicó que estos sistemas permiten el intercambio de información relativa al transporte y comercio internacional de mercancías con la debida seguridad y confidencialidad. Añadió que el sistema “Cargo Community System” (CCS), desarrollado y puesto en servicio en el puerto de Le Havre con el concurso de varios miembros de la comunidad portuaria, había resultado útil a otros nueve puertos de tres países y que podría también ser de utilidad en los puertos de hemisferio. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.3/07.

Julián Maganto, de Puertos del Estado de España, inició su presentación, “Ínter modalismo férreo portuario” señalando la modesta cuota de mercado del ferrocarril en el sistema portuario español, sólo el 2% sobre los 410 millones de toneladas alcanzados en 2006, y la tendencia general a la baja observada durante varios años. Aclaró que en algunas circunstancias, casos de grandes volúmenes y distancias, tal porcentaje se incrementaba en algo, como sucedía en los puertos de La Coruña y Málaga para el carbón y “clinker” respectivamente; y también que existían fluctuaciones a la alza y a la baja de los volúmenes totales anuales pero que estas casi se compensaban sobre varios años resultando la citada tendencia general a la baja. Después de analizar las inversiones portuarias previstas en el medio plazo y deducir que dichas inversiones son adecuadas para el tráfico esperado y que situación análoga se presenta con las inversiones relacionadas con los accesos terrestres a los puertos señaló la dificultad de obtener estadísticas adecuadas para efectuar una adecuada planificación de la oferta ferrocarrilera. Aclaró que para los tráficó de mercancía general esta se limita al presente al puerto seco de Madrid en el que participan y operan servicios a Barcelona, Bilbao y Valencia. Explicó que en la política de liberalización del mercado ferrocarrilero en la Unión Europea, que se plasma en la separación del operador de servicios y el proveedor de infraestructuras, no es suficiente para potenciar el sistema en España. Concluyó haciendo un llamado para compatibilizar los aspectos de infraestructura (mejora de red ferroviaria al interior de los puertos),

funcionales (mejora en acceso de red ferroviaria a terminales y en servicios de composición de trenes) y organizativos (comunicación fluida entre administradores de infraestructuras ferroportuarias y operadores de servicios) de las comunidades portuarias y ferrocarrileras de manera de posibilitar una mayor participación de este modo de transporte en el tráfico portuario. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.5/07.

Fernando Fialho, de la Agencia Nacional de Transporte Acuático (ANTAQ) de Brasil, hizo una exposición sobre, “Perspectivas de los terminales privados en Brasil.” Explicó que su organización se encarga de la regulación ejercida por el Estado en el transporte acuático y en consecuencia su acción incluye tanto las empresas privadas que operan terminales portuarios como las empresas de navegación; los aspectos relativos a la provisión de infraestructura portuaria federal en coordinación con el Ministerio de Transportes; y el proceso de mejora de la gestión en las autoridades portuarias en coordinación con la Secretaría de Puertos. Recordó que el comercio internacional del país se había duplicado desde 1997 hasta alcanzar USD \$229 miles de millones y que tal crecimiento ejercía fuerte demanda para expandir las instalaciones portuarias existentes estimándose, por ejemplo, que el tráfico de contenedores alcanzaría 7.5 millones de TEU en 2010. Añadió que la escasez de fondos públicos no era una limitante para dicha expansión pues la inversión privada, en muchos casos procedente de fondos de inversión, era significativa alcanzando los proyectos en ejecución de la cifra de USD \$750 millones. Explicó que tal inversión no se limitaba a terminales de graneles, la actividad tradicional del sector privado que en los 127 terminales que operó en 2006 movilizó 411 millones de toneladas, sino que incluía también terminales dentro de los puertos públicos destinados a servir al tráfico de contenedores. Finalmente, dio detalles de las inversiones en ejecución en los puertos de Santos y Aracruz así como los nuevos terminales de Navegantes e Itapoá añadiendo que tales inversiones se norman por la Ley 8630 de puertos y la resolución 55 de ANTAQ y expresando que tales inversiones mantendrán la capacidad exportadora del país. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.6/07.

Francisco Pastrana, de la Dirección General de Puertos de México, hizo una exposición sobre “Competitividad y logística” y se refirió a que la concentración y gran dinamismo de la actividad productiva en el Asia exigía de los puertos una óptica logística global y esto, aunado al abaratamiento del transporte marítimo en contenedores ponía en evidencia el alto costo del transporte terrestre. Más específicamente mencionó el mayor costo del transporte terrestre incurrido al emplear los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en vez de Long Beach. Citó estadísticas en las que el costo logístico como porcentaje del valor del producto para los países de la OCDE era de 9% y que en varios países del hemisferio estaba muy por encima de ese valor. En consecuencia, exhortó a los puertos a que se guíen por criterios de eficiencia, seguridad y competitividad aplicados no sólo a las actividades realizadas en los recintos portuarios sino también a aquellas llevadas a cabo en los corredores logísticos empleados para acarrear la carga a su destino. Añadió que en los recintos portuarios y con la contribución de la comunidad portuaria debiera implementarse planes de calidad que aseguren estándares de servicios a los clientes y reflejen el rol del puerto como nodo articulador intermodal y que la acción de la comunidad portuaria podía también ser útil para agilizar los servicios en los corredores logísticos. Finalmente, hizo una invocación para alcanzar acuerdos de competitividad que articulen elementos tales como adecuada coordinación de las diferentes autoridades federales (aduanas, sanidad, etc.) para la provisión de los servicios y la planificación y financiación de infraestructuras con fondos públicos y privados. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.7/07.

E. Tercera Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 9:00 horas del jueves 13 de septiembre de 2007, estuvo presidida por el señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Informe sobre el cumplimiento del Plan de Acción de la CIP 2004 - 2007 (punto 5 del temario).

El Secretario de la CIP con base en el informe (ver documento CIDI/CIP/doc. 9/07) explicó que los cuatro grandes objetivos del Plan de Acción fueron alcanzados y que la ejecución de este Plan, en términos generales, culminó satisfactoriamente con la participación de los Estados Miembros, los organismos e instituciones nacionales e internacionales y el apoyo de la Secretaría de la CIP. Asimismo resaltó el logro del diálogo portuario interamericano que se alcanzó a través de la celebración de un total de 27 reuniones, de las cuales 3 han sido reuniones de la Comisión, 3 Conferencias Hemisféricas, 5 reuniones del Comité Ejecutivo y 16 reuniones sobre sus órganos asesores o sea de los CTC. Informó que la evaluación de las 14 áreas prioritarias de este Plan, se podía señalar en un nivel de cumplimiento: (i) *Muy satisfactorio para las áreas de:* Reformas y Modernización Portuaria, Seguridad Portuaria Integral, Excelencia en la Gestión Portuaria, Costos y Tarifas Portuarias, Desarrollo del Potencial Humano y Cooperación Internacional. A tal efecto que ello se debe, en buena medida, a la política interna de desarrollo y a los compromisos asumidos internacionalmente para el cumplimiento de normas y estándares de implementación global. Sin embargo, resaltó que ello no implicaba que los objetivos del Plan de Acción en aquellas áreas se alcanzaron plenamente. El Secretario explicó que en todas ellas aún quedaban importantes actividades por desarrollarse y por lo tanto, recomendó que su acción deberá continuar reforzándose los próximos años. (ii) *Satisfactorio para las áreas de:* Control y Participación del Estado, Planificación Estratégica Portuaria, Protección Ambiental Portuaria, Facilitación Portuaria y la Cadena Logística, Puertos y la Industria del Turismo, Tecnología Portuaria y Relaciones Ciudad Puerto. En todas estas áreas el Secretario recomendó que los Estados Miembros deban reforzar esfuerzos y recursos para generar mayor grado de actividad en los próximos años. (iii) *Insatisfactorio para el área de:* Puertos Fluviales y Lacustre. El Secretario recomendó que los Estados Miembros deban evaluar la conveniencia de incluir esta área de interés en su siguiente plan de acción, de no haber un mayor respaldo político y técnico. La Comisión aprobó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 81 (V-07).

Informe sobre la Primera Reunión Extraordinaria de la CIP (Algeciras, España) (punto 7 del temario)

El Presidente del CECIP informó que la reunión se llevó a cabo del 17 al 19 de mayo de 2006 con los objetivos de colaborar en el fortalecimiento de las relaciones portuarias y comerciales entre las Américas y España, generar un diálogo portuario y brindar oportunidades para explorar negocios e inversiones en el sector portuario de los países participantes; e identificar áreas técnicas del sector portuario, de interés común, para generar futuras actividades de cooperación y colaboración. Mencionó que el programa ambicioso se alcanzó en forma exitosa y atrajo a gran número de participantes y varios observadores. Diecinueve Estados Miembros de la OEA concretaron presentaciones sobre sus proyectos nacionales e inversiones en cartera para la modernización de sus sistemas portuarios. El delegado de España también destacó este evento y los logros alcanzados. Las resoluciones adoptadas reflejan entre otros un considerable fortalecimiento del diálogo portuario con la Unión Europea y el profundo reconocimiento hecho a España por la

significativa contribución hecha para la realización de la reunión. Ver documento CIDI/CIP/doc.14/07.

Informe de la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria (Puerto La Cruz, Venezuela) (punto 8 del temario)

La delegada de Venezuela, Katherine Bogadi se refirió a la Conferencia que se llevó a cabo del 24 al 27 de octubre de 2006 en Puerto La Cruz, Venezuela. Resaltó la participación de 18 Estados Miembros en la conferencia y varias organizaciones internacionales incluyendo la AAPA, la CEPAL, el IIDM, y la OMI. Destacó las exposiciones hechas sobre el resultado de implementación del código PBIP, los diferentes marcos institucionales adoptados por los países para dicha implementación, el mantenimiento y mejora de los estándares de protección, el impacto de los costos incurridos en la protección según el tamaño de los puertos y los tipos de tráfico atendidos por ellos y la necesidad de armonizar las exigencias hechas en diferentes regiones. Finalmente, recalcó los fructíferos contactos establecidos durante la conferencia por los diferentes responsables de la protección de los puertos del hemisferio. Ver documento CIDI/CIP/doc.15/07.

Informe sobre la Primera Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria, Panamá (punto 9 del temario)

La delegada de Panamá de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Zoila Yanisselli, se refirió a la buena representación en la Conferencia, que se llevó a cabo del 10 al 13 de abril de 2007 en la Ciudad de Panamá, Panamá, de los técnicos en medio ambiente á; la excelente calidad de los trabajos presentados que ilustraron los diversos regímenes legales que amparan las actividades de protección ambiental, incluyendo los puertos; las técnicas empleadas para la determinación de los impactos ambientales en el agua, tierra y aire y los procesos; y las técnicas empleadas por las diferentes administraciones portuarias para la mitigación ambiental. Finalizó expresando su satisfacción por la redacción de las Conclusiones y Recomendaciones presentadas por la AMP consensuadas con los asistentes y las puso a consideración de la CIP para que fueran desarrolladas en un formato conveniente y adoptadas como un Proyecto de Declaración de Panamá sobre Protección Ambiental Portuaria. Sobre el particular se aprobó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 85 (V-07). Ver documento CIDI/CIP/doc.16/07.

Informe sobre el estado del Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas (punto 12 del temario)

El Secretario de la CIP recordó que en la Segunda Reunión de la CIP, celebrada en San José de Costa Rica en septiembre del 2001, se aprobó el Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas, cuyo documento constituye una valiosa herramienta para promover la colaboración en todas las áreas del sector portuario para el desarrollo de los puertos del sistema hemisférico. Explicó que era conveniente dar un especial impulso para la implementación de este mecanismo de colaboración, con el objeto de que pudieran ser aprovechados al máximo sus beneficios y cumplir con sus objetivos fundamentales. Informó que a la fecha diecinueve Estados Miembros consintieron en obligarse al Acuerdo y que sólo cuatro (Argentina, Ecuador, México, y Perú) habían depositado su ratificación en la Secretaría de la OEA. Mencionó que el Departamento de Derecho Internacional de la Secretaría General de la OEA observó que la nota de acreditación presentada en su momento de la firma por el representante de Antigua y Barbuda, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, y Paraguay requirieron ser subsanada y que era necesario que aquellos seis Estados Miembros indicados anteriormente gestionen la

subsanción indicada y la presenten a la Secretaría de la OEA. Finalmente, el Secretario recordó que el Acuerdo estaba pendiente de ratificación por Bolivia, El Salvador, Haití, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tobago y Uruguay y en este sentido se hizo una exhortación a estos Estados Miembros para efectuar dicha subsanción. Sobre el particular se aprobó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 83 (V-07). Ver documento CIDI/CIP/doc.7/07.

Plan de Acción de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 2008-2011 (punto 10 del temario)

El Secretario de la CIP describió brevemente el contenido de las seis áreas prioritarias propuestas por el plan (servicios a las cargas; servicios a los buques; legislación para la administración portuaria, la regulación económica y la aplicación de Convenios laborales; protección de las instalaciones y los puertos; inversiones portuarias y asociadas; y medio ambiente portuario y desarrollo sostenible) que habían sido ya presentadas en una primera versión del documento, en octubre de 2006 durante la Primera Reunión Extraordinaria de la CECIP. Explicó luego el proceso desarrollado para elaborar el documento bajo consideración y la distribución oficial de la primera versión a fines de 2006 a todos los Estados Miembros para que hicieren comentarios hasta fines de marzo de 2007. Asimismo expresó la ampliación del plazo para recepción de dichos comentarios hasta el 31 de mayo y la recepción de siete correspondientes a los Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Perú, Uruguay, Venezuela y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Finalmente, señaló la recepción posterior a esa fecha de los comentarios por escrito de El Salvador y, oralmente, de Brasil. Sobre el tema, la Comisión aprobó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 82 (V-07) con la reserva expresa del párrafo introductorio sobre los esquemas de integración por las delegaciones de Ecuador, Nicaragua, y Venezuela. Ver documento CIDI/CIP/doc. 12/07.

Exposiciones sobre áreas prioritarias del Plan de Acción de la CIP 2008-2011 (punto 11 del temario).

1. Sostenibilidad ambiental portuaria y relación puerto y ciudad (punto 11(c) del temario)

Alex Oliva, de la Superintendencia de Navegación Interior de ANTAQ, Brasil, hizo una exposición sobre la “Conexión por hidrovías de Brasil con América Latina” y desarrolló una visión integradora basada en el transporte por vías navegables. Recordó que las redes carretera y ferroviaria brasileras alcanzaban 65,000 y 30,000 km respectivamente mientras que la red fluvial natural y navegable alcanzaba los 27,000 km pudiendo extenderse en unos 15,000 km adicionales. Hizo una somera presentación de las principales cuencas hidrográficas del Brasil a saber Amazonas, Paraná, Tieté-Paraná, Tocantins, San Francisco y recordó el potencial para desarrollar un cabotaje norte-sur en competencia con el tráfico carretero predominante en el país. Más significativa fue la descripción hecha del potencial integrador del eje amazónico contemplado en la iniciativa IIRSA para conectar las costas este y oeste de Sudamérica a lo largo del ecuador terrestre y de la conexión norte-sur sudamericana que articularía las cuencas del Orinoco y del Plata mediante la realización de tres obras: mejoramiento de algunos tramos del canal de Casiquiare en Venezuela, la adición de esclusas en las planeadas represas de Jirau y Santo Antonio en Rondonia (Brasil) y la construcción de esclusas para conectar ríos de las cuencas amazónica (Alegre y Guaporé) y platense (Aguapei, Jaurú y Paraguay). Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.8/07.

João de Sousa de la Asociación Internacional Ciudad y Puertos (RETE) inició su presentación sobre, “Desarrollo de la ciudad y puerto: Caso exitoso de Lisboa” con una breve reseña de RETE formada en 2001 con asociados portugueses, españoles e italianos con la finalidad de mejorar la colaboración entre las acciones emprendidas por las ciudades y los puertos en su interfaz. En el caso de Lisboa mencionó que el área metropolitana comprendía 18 municipios sobre un territorio de 3,128 km² (equivalente a un 3.3 % del territorio) y en donde residen 2.6 millones de habitantes (alrededor de un cuarto de la población de país) que llevan a cabo alrededor de un tercio de la actividad económica (36% del producto nacional bruto). Por su parte el puerto es privilegiado por los tráficos internacionales e insulares movilizándolo un total de 12.6 millones de toneladas, tanto en graneles sólidos y líquidos y como en mercancía general, en una extensa faja de terreno de 25 km de largo y de ancho variable entre 2 y 14 km, ubicada en las riberas del estuario del río Tajo. Mostró algunas de las acciones terminadas con la finalidad de revitalizar y reconvertir las áreas que devinieron obsoletas para la actividad marítima tradicional: un astillero en Rocha Conde de Obidos, muelle de Santo Amaro, almacenes para el Terminal de cruceros de Santa Apolonia, paseo ribereño en Junqueira etc. Explicó el considerable impulso dado al proceso de revitalización por la EXPO 98 que aplicó un modelo financiero de autosuficiencia basado en las inversiones privadas con garantías del Estado y en el que la zonificación identificó áreas residenciales, de entretenimiento, empresariales y de servicios (museos, hospitales, escuelas, estadios, etc.). Finalmente recordó que en este caso las áreas fueron traídas sin compensación de la actividad portuaria y atribuidas a una sociedad anónima de capitales públicos con fines distintos a los del transporte marítimo. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.9/07.

María Isabel Fernández, de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, presentó el tema, “Código Verde de conducta para la gestión portuaria en Centroamérica.” Explicó que la idea del código se originó en el 2000 en una reunión de las empresas portuarias al considerar los efectos de la actividad portuaria sobre el medio ambiente y tomar conciencia que el problema no se limitaba a los puertos sino que abarcaba las actividades del transporte marítimo y terrestre. En vista de la diversidad de pareceres y de los impactos ambientales se consideró que el código debía ser de aplicación voluntaria y seguir algunos principios básicos como el expresado por las máximas “el que contamina paga,” “responsabilidad común pero diferenciada” e incluir los conceptos de precaución y flexibilidad. El código consta de cinco secciones para cubrir los siguientes diez temas ambientales (el decálogo): desarrollo portuario en el mar, calidad de agua, dispositivos de dragado, contaminación atmosférica, desarrollo portuario en tierra, tierras contaminadas, pérdida y degradación del hábitat, volumen de tráfico y vertidos industriales. El código permite la colaboración de los diferentes miembros de la comunidad portuaria (autoridades portuarias, marítimas y ambientales, operadores de servicios portuarios y marítimos, trabajadores portuarios, usuarios del puerto, comunidad local, y otras organizaciones de la sociedad civil) en áreas bastante amplias, por ejemplo muelles, astilleros, almacenes, etc., para establecer auditorías ambientales y tiene como ámbito de aplicación en 14 puertos centroamericanos con movimiento anual de 86 millones de toneladas y 9,500 buques y con tráfico que crece a una tasa anual del 7%. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.10/07.

Antonio Ferreira Netto, de la Secretaria Especial de Puertos de Brasil, inició su presentación sobre “Planes de contingencia de salud en puertos” explicando que la globalización significa entre otras cosas la rápida difusión de las enfermedades y de allí la necesidad de elaborar escenarios de riesgos a la salud de la población en lugares claves del territorio como son los puertos. Señaló que esta actividad se hace teniendo en consideración las recomendaciones emitidas por organizaciones multilaterales y panamericanas especializadas en la salud y es complementaria a la tradicional de seguridad e higiene en el trabajo materia de acuerdos en el seno de la Organización Mundial del Trabajo. Llamó la atención de la alta mortalidad de algunos virus como el H5N1 de la “gripe aviar”

que tiene una mortalidad potencial de 60% en 7 días y la necesidad de contar con planes de contingencia para contrarrestar dichas amenazas. Informó que el plan nacional elaborado se ha desdoblado en planes por puerto (diez a la fecha), que contemplan niveles de alerta de 1 a 6 (pandemia) y una clara asignación de responsabilidades para las organizaciones involucradas; que estaban en curso la adquisición de los equipos necesarios para dichas organizaciones y la capacitación del personal a cargo de implementar el plan y de la masa laboral. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.11/07.

F. Cuarta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 16:30 horas del jueves 13 de septiembre de 2007, estuvo presidida por el señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Plan Maestro del Canal de Panamá (punto 6 del temario)

Rodolfo Sabonge, de la Autoridad del Canal de Panamá recordó en su presentación sobre el “Plan maestro del Canal de Panamá” que Asia y Norteamérica representan dos tercios del crecimiento económico global y que el tráfico de contenedores es el segmento más dinámico del comercio con una participación creciente de los buques post-panamax. También observó las limitaciones de infraestructura existentes en los Estados Unidos para atender adecuadamente este tráfico; señaló los elevados porcentajes de los costos logísticos en varios países del hemisferio que se están muy por encima del promedio de 9% correspondiente a la OECD; e hizo hincapié en la importancia variable del Canal para las exportaciones de los países del hemisferio (34% de las chilenas, 19% de las estadounidenses y sólo 1% de las brasileñas). Pasó luego a detallar las características de la ampliación de Canal aprobado en referéndum por el 78% de los electores y cuyos trabajos se iniciaron oficialmente el 3 de septiembre de 2007 debiendo quedar finalizados en 2014 para celebrar el siglo de la apertura del Canal. Explicó que los contratos más importantes son los de excavaciones y dragados para la construcción del tercer juego de esclusas y profundización de los cauces de navegación a través del lago Gatún de los que dio detalles de montos y cronogramas de ejecución (por ejemplo las esclusas se otorgarán en diciembre de 2008). Finalizó enfatizando el rol de Panamá como facilitador del comercio global, centro de trasbordo y logístico a la par con algunos pocos en otros continentes, y con suficiente capacidad portuaria instalada para atender el tráfico de contenedores. Además mencionó una serie de servicios complementarios pero no menos importantes como son el servicio intermodal de ferrocarril para el tráfico de contenedores, la existencia de un oleoducto y capacidad de refinación en el istmo, que añadió esta previsto ampliar, y el funcionamiento de una zona franca y centro bancario que constituyen un todo que configura el país como un centro para el comercio internacional del hemisferio. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.12/07.

Ricardo Sánchez, de la CEPAL, presentó el tema, “Impacto económico y logístico en la navegación y el comercio exterior de la ampliación del Canal de Panamá.” Mencionó que el tránsito de buques portacontenedores constituye casi el 50% de los tránsitos del Canal consolidándose como su segmento de negocio más importante; que el Canal es muy importante para el comercio exterior de los países de la costa oeste de Sudamérica para los que el costo de los tránsitos podía representar, en la mayoría de los casos, entre el 0.5 al 2% del valor del producto; y que los volúmenes de carga con origen y destino en esta costa alcanzan un quinto del tonelaje que transita anualmente por el Canal. A continuación pasó revista al crecimiento del tráfico de contenedores en puertos del hemisferio mostrando la considerable volatilidad anual, aunque siempre

con una tendencia general al crecimiento el que estimó era del 4% anual en Norteamérica, 6% en el Caribe y 9% en Sudamérica. Reflexionó sobre las notables mejoras en productividad alcanzada en varios puertos del hemisferio como resultado de las reformas realizadas durante la última década y dedujo que podían alcanzarse cotas más altas de productividad con una mayor coordinación de los agentes económicos y sociales de los sectores públicos y privados en los puertos para luego señalar las ventajas de propagar el concepto de comunidad portuaria para tal fin. Finalizó con una reflexión sobre la alta conectividad en el transporte marítimo derivada del Canal, los servicios portuarios e industrias auxiliares y los beneficios que tal situación ofrece para el fomento del comercio internacional de los países del hemisferio. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf.13/07.

Elección del Comité Ejecutivo de la CIP 2007-2009. Elección del presidente y vicepresidentes y establecimiento de los subcomités del nuevo Comité Ejecutivo (punto 13 del temario)

La Subcomisión del Proceso Electoral, presidida por El Salvador e integrada además por Bahamas y Canadá, procedió a llevar a cabo el proceso electoral para elegir los 15 Estados Miembros del CECIP para el periodo 2007 – 2009. El Comité Ejecutivo quedó integrado por: Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Ver documento CIDI/CIP/doc.26/07. Posteriormente, el nuevo Comité Ejecutivo eligió entre ellos a sus siguientes autoridades: México en calidad de Presidente y como Vicepresidentes: Barbados, El Salvador, Estados Unidos, y Uruguay. La Comisión adoptó posteriormente la resolución CIDI/CIP/RES. 74(V-07) sobre el tema.

Asimismo, y ante la propuesta del Presidente electo se establecieron los siguientes once subcomités del CECIP para el período 2007 - 2009: (i) Subcomité de Política y Coordinación, (ii) Subcomité de Servicios a las Cargas, (iii) Subcomité de Servicios a las Naves, (iv) Subcomité de Protección Portuaria, (v) Subcomité de Protección Ambiental Portuaria, (vi) Subcomité de Inversiones Portuarias, (vii) Subcomité de Legislación Portuaria, (viii) Subcomité de Planificación y Gestión Portuaria, (ix) Subcomité de Estadísticas, Costos y Tarifas, (x) Subcomité de Desarrollo de Puertos para Cruceros; y (xi) Subcomité de la Participación de la Mujer en los Asuntos Portuarios del Hemisferio. Posteriormente la Comisión aprobó resolución CIDI/CIP/Res. 75(V-07).

G. Quinta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 9:00 horas del viernes 14 de septiembre de 2007, estuvo presidida por el señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Revista de la CIP: Informe sobre la situación y establecimiento del comité editorial (punto 15 del temario)

El Secretario invitó a los asistentes a considerar el documento CIDI/CIP/doc.13/07 en el que se proponían dos propuestas para la edición, producción y distribución de la Revista CIP para el periodo 2008-2009: (i) continuar con la editora Latin Trade Media Management (LT) por el período 2008 - 2009 según la escala de precios indicada en el documento; o (ii) abrir a la brevedad posible una concesión pública para la edición, publicación y distribución de la Revista CIP para el bienio 2008-2009. En razón de la buena calidad del producto y que LT ha venido produciendo la Revista CIP desde el 2004 al 2007 en forma satisfactoria, el pleno adoptó la propuesta de LT y asimismo

designó como Comité Editorial de la Revista CIP los siguientes Estados Miembros: El Salvador, México, Perú, República Dominicana y Uruguay. Posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/Res. 86 (V-07) sobre el particular.

Propuesta de la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria (punto 16 del temario)

El Almirante Luis Lajara, Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) y delegado de la República Dominicana, extendió una invitación a la CIP para organizar la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria en Punta Cana, República Dominicana en abril de 2008. Explicó la misión y funciones del CESEP como órgano especializado de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas (SEFA) y que en coordinación con la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) combate las amenazas del terrorismo, los tráficos ilegales y la piratería. Los delegados agradecieron el ofrecimiento de la delegación de la República Dominicana y aprobaron dicha propuesta posteriormente mediante la resolución CIDI/CIP/Res. 90 (V-07).

Propuesta de la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria (punto 17 del temario)

El Dr. Ruy Zibetti, de la Administración de los Puertos de Paranaguá y Antonina, Estado de Paraná, Brasil, invitó a la CIP a organizar la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria en Paranaguá en 2009. Explicó además la importante sensibilidad de su Estado a los temas relativos al desarrollo sostenible y recordó los varios ejemplos de tal enfoque que se encuentran en su capital, Curitiba, a la que describió como la capital del medio ambiente. Reflexionó sobre los retos de la sociedad moderna para distinguir entre riesgos que no pueden ser asegurados, casos de catástrofes o pandemias, y los derivados de decisiones y políticas adoptadas por las sociedades y la necesidad de internalizar los efectos colaterales de dichas decisiones. En lo relativo al dragado se hizo una detallada explicación de las opciones consideradas para profundizar el canal de la Galheta de acceso a los puertos y los controles ejercidos para mantener la calidad del agua y de los rellenos en las áreas reclamadas al mar según las directivas ambientales en vigor. Los delegados agradecieron el ofrecimiento de la delegación de Brasil a través de la Administración de Puertos de Paranaguá y Antonina y aprobaron dicha propuesta posteriormente mediante la resolución CIDI/CIP/Res. 91 (V-07).

Propuesta de la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Puertos (punto 18 del temario)

El Licenciado Francisco Pastrana, delegado de México, extendió una invitación a la CIP para organizar la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria en Manzanillo, Estado de Colima, México, 2009. Explicó que la conferencia contará con el auspicio de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y tendrá el objetivo de intercambiar información y conocimiento sobre la situación de la logística y la competitividad de los puertos en el Hemisferio e identificar estrategias y mecanismos para su mejoramiento. Los delegados agradecieron el ofrecimiento de la delegación de México y aprobaron dicha propuesta posteriormente mediante la resolución CIDI/CIP/Res. 92 (V-07).

Propuesta de designar el año 2008 de la CIP como “Año de la Mujer Portuaria del Hemisferio” (punto 19 del temario)

La propuesta de designar el año 2008 como el “Año de la Mujer Portuaria del Hemisferio” se adoptó por unanimidad de los asistentes. En tal sentido toda la documentación oficial de la CIP deberá incluir esa frase.

Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP (punto 14 del temario)

El Ingeniero Eusebio Vega, de la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN), luego de mostrar un video promocional con un mensaje del Presidente de la APN, señor Thomas Boyle, ratificó la invitación para realizar la Novena Reunión del CECIP del 2 al 5 de diciembre de 2007 en Lima, Perú.

Sede y fecha de la Sexta Reunión de la CIP (2009) (punto 23 del temario)

El Licenciado Carlos Borja, delegado de El Salvador, reiteró su ofrecimiento para organizar la Sexta Reunión de la CIP en 2009. Luego la delegación de México ofreció gentilmente ser sede alterna de dicha reunión en caso de que El Salvador no pudiera llevarla a cabo. La sala aprobó por aclamación dichos ofrecimientos agradeciendo a las respectivas delegaciones por ello. Posteriormente, la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/Res. 95 (V-07) sobre el particular.

Sede y fecha de la Séptima Reunión de la CIP (2011) (punto 24 del temario)

El Secretario recordó que de conformidad con los artículos 5 y 7 del Reglamento de la CIP la Comisión se reúne ordinariamente cada dos años, y como se ha hecho tradición, en esta ocasión correspondía fijar sede para la Séptima Reunión en el año 2011. El Presidente ofreció la palabra y el Capitán Hopeton Delisser, delegado de Jamaica, ofreció su país como sede para realizar la Séptima Reunión de la CIP. Los delegados agradecieron el ofrecimiento de la delegación de Jamaica y aprobaron dicha propuesta posteriormente mediante la resolución CIDI/CIP/Res. 96 (V-07).

Exposiciones sobre áreas prioritarias del Plan de Acción de la CIP 2008-2011 (punto 11 del temario).

1. Otros factores para el logro de la eficiencia y competitividad portuaria

Emilio Aliaga, de la Autoridad Portuaria de Valencia, España, presentó el tema, “Modelo en la gestión de calidad en puertos.” Recordó que el impulso inicial surgió de un estudio elaborado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) en 2001 para mejorar la competitividad de los puertos de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y en el que se identificaron factores endógenos (calados, muelles especializados, tasa de manipulación, tiempo de estadía de buques y cargas en puertos, etc.) y exógenos (ubicación del puerto, naturaleza y volumen del tráfico, tamaño de los buques, etc.) que la afectaban. Se decidió adoptar el modelo puesto a punto en el puerto de Valencia, la marca de garantía, para superar las deficiencias originadas por los factores endógenos. Describió luego las grandes líneas de la marca de garantía tal como existe en Valencia y que articula los miembros de la comunidad portuaria inyectando en ellos la cultura y disciplina de servicio a un cliente común y la transparencia de los mecanismos de mercado. Explicó la función del símbolo que permite al cliente distinguir con facilidad a aquellas empresas y organizaciones que proporcionan sus servicios de

acuerdo a procesos eficientes y alcanzan estándares preestablecidos (por ejemplo embarque del contenedor en el buque señalado, entrega del contenedor en plazos prefijados) y que están dispuestos a ser penalizados en caso de no cumplimiento (reembolso de hasta 15% de la tasa portuaria en caso de no cumplir con la garantía de atraque, entre \$20 y \$75 por no cumplir con la garantía de embarque y entrega, etc.) y del tamiz ejercido por un Consejo de Calidad. Informó que desde 2003 se venía trabajando con cinco puertos (Buenaventura, Cartagena, Callao, Guayaquil y Puerto Cabello) y que otros puertos habían mostrado interés para aunarse al proyecto que estaba previsto terminarse en 2007. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf. 17/07.

Luis García, del Ministerio de Transportes de Brasil, hizo una presentación sobre, “Puertos fluviales de Brasil: Directrices y estrategias para su desarrollo.” Destacó los puertos fluviales del país y después de una sumaria presentación de los ríos en las que estos puertos se ubican pasó a hacer una detallada explicación de su gran número y diversidad que va desde terminales muy rudimentarias y poco calado que atienden tráfico doméstico, puramente fluvial, de pasajeros y cargas movilizado en embarcaciones menores; pasa por terminales que atienden tráficos de mayor entidad transportado en barcazas que navegan en convoyes de hasta 280 metros de longitud; y llega a terminales portuarios de gran calado con instalaciones especializadas para el embarque de graneles que atienden buques de navegación oceánica, como en Santarem. Después de mencionar algunos pronósticos de tráfico que muestran un considerable incremento del volumen a ser transportado en los próximos años por vía fluvial hizo una invocación para flexibilizar la legislación de manera de acelerar las inversiones portuarias fluviales y promover esta, todavía poco utilizada, vía de transporte. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf. 14/07.

Alejandro Avalos, del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de México, hizo una presentación sobre “Desarrollo de las terminales para cruceros: experiencia de México.” Destacó que la totalidad del sector marítimo-portuario de México proporcionaba 291 mil empleos de los cuales un 5% era atribuible al segmento de cruceros, representando el segmento de puertos comerciales algo más del 50% mientras que el resto correspondía a los puertos industriales, petroleros y pesqueros. Preciso que la industria mundial de cruceros había atendido 12 millones de turistas en 2006 y que crecía a una tasa de casi 8% el doble de la del turismo mundial. Recordó que el mar Caribe representa la mitad del tráfico mundial de cruceros con un mercado dominado por tres navieras, Carnival, Royal Caribbean y Star, que mantienen una cuota de mercado de casi las tres cuartas partes. Señaló los siguientes frentes costeros mexicanos dedicados al negocio de cruceros: Caribe Occidental y Golfo de México; Riviera Mexicana, estrechamente asociada con las rutas que pasan por el Canal de Panamá; el Mar de Cortés, que emplea los buques desplazados de Alaska por el invierno; y el suroeste de Norteamérica, incluyendo California y Baja California. Informó que había trece muelles en construcción y que probablemente se requeriría el fortalecimiento del sector reduciendo la diversidad de gestión existente en los terminales turísticos del país, la mayoría todavía puertos de tránsito, adecuándolos a las modalidades existentes en otras latitudes en las que las navieras e inversionistas privados gestionan puertos base. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf. 15/07.

José Carlos Amorim, del Instituto Militar de Ingeniería de Brasil, inició su presentación, “Perfeccionamiento del dragado en Brasil” señalando la importancia del dragado con la afirmación que cada metro adicional de calado significaba entre 7 y 9 mil toneladas adicionales de carga transportada por el buque. Luego hizo un recuento de los principios de dragado, de capital y de mantenimiento, de los equipos empleados para el trabajo y del marco legal brasilero para planificar, llevar a cabo y hacer el seguimiento de los resultados del dragado, incluyendo la determinación y forma de empleo de las zonas elegidas para vertido de los materiales dragados. Detalló los análisis de

las características, físicas, químicas y biológicas del material dragado que deben ser considerados antes de emprender los trabajos y reflexionó sobre las implicancias de las resoluciones del Consejo Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) para la clasificación del material dragado como nocivo. Propuso flexibilidad en el uso de las normas y la creación de un banco de datos nacional que permita una gestión del dragado más acorde con las necesidades del país. Ver documento informativo CIDI/CIP/Inf. 16/07.

Otros asuntos (punto 25 del temario)

1. Fortalecimiento de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (punto 25(a) del temario)

El doctor Mario Montemurro, delegado de Uruguay, presentó la propuesta de fortalecer a la CIP elevando su situación en la estructura organizativa de la Secretaría General de la OEA. Expuso elementos justificativos de carácter político, técnico, económico y financiero y recordó que el transporte marítimo, fluvial y los puertos, constituyeron elementos esenciales en el fortalecimiento del comercio permitiendo el desarrollo de los Estados Miembros, por lo que su tratamiento requiere de decisiones del más alto nivel. En tal sentido hizo una invocación para que las Autoridades Portuarias de los Estados Miembros informen a sus Cancillerías sobre este tema y gestionen su apoyo para presentar y aprobar este tema en la Asamblea General de la OEA. A tal efecto, se solicitó a la Secretaría de la CIP que gestione ante la Secretaría General de la OEA el referido cambio de estatus reglamentario y que informe al Comité Ejecutivo en sus reuniones ordinarias, los avances en este tema. Posteriormente, la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/Res. 94 (V-07).

2. Solidaridad con Nicaragua (punto 25(b) del temario)

La delegación de Ecuador relató las grandes pérdidas en vidas humanas e infraestructura como consecuencia del paso del Huracán Félix, y de manera particular las instalaciones de la Administración Portuaria de Puerto Cabezas (APPC), adscrita a la Empresa Nacional Portuaria (APN). En tal sentido propuso una resolución de solidaridad al respecto y gestionó a los Estados Miembros que presten su colaboración a la República de Nicaragua, en las diversas formas que se convenga con su Autoridad Portuaria para superar los efectos negativos producidos por este fenómeno, en especial en Puerto Cabezas. La delegación de Nicaragua agradeció a la delegación de Ecuador y demás delegaciones por su solidaridad ante los daños sufridos por el Huracán Félix. Posteriormente, la Comisión aprobó resolución CIDI/CIP/RES. 87(V-07).

3. Relaciones entre la CIP y la CEPAL (punto 25(c) del temario)

El Secretario de la CIP se refirió a la resolución CECIP/RES. 15 (VII-05) donde se estableció la necesidad de elaborar programas conjuntos entre la CIP y la CEPAL. Explicó que la comunidad portuaria del hemisferio ha demostrado un interés por la realización de acciones conjuntas entre ambas organismos, así mismo con otros organismos internacionales y regionales. Además, informó que las acciones conjuntas y el intercambio de experiencias son herramientas que permiten enriquecer las actividades de ambas instituciones. Recomendó intensificar el programa conjunto acordado entre la CIP y la CEPAL particularmente mediante: (i) La elaboración de estadísticas (ii) realización de seminarios, conferencias y (iii) estudios, documentos informativos y otros de temas portuarios y marítimos. Posteriormente la Comisión encomendó a la

CIP y la CEPAL elaborar un Plan de Trabajo de Cooperación para el periodo 2008-2009 mediante la resolución CIDI/CIP/RES. 84 (V-07).

4. Modificación al Reglamento de la CIP

El Secretario de la CIP se refirió al Informe de la Secretaría 2006-2007 y informó que los artículos 5(e) y 87 del Reglamento de la CIP, facultan a la Comisión a proponer modificaciones a su Reglamento y establecer el procedimiento para su aprobación. Explicó la necesidad de modificar el artículo 84 (2) del Reglamento de la CIP justificando que los Fondos Específicos Programa Portuario Especial y Programa Portuario de Emergencia sean modificados en Fondos Específicos “CIP Programa Portuario” y “Comités Técnicos Consultivos.” En tal sentido se recomendó modificar el artículo 84 (2) del Reglamento con la siguiente propuesta: La Secretaría General establecerá el Fondo Específico “CIP Programa Portuario” con contribuciones provenientes principalmente de las autoridades portuarias. La contribución a dicho Programa será obligatoria para cada Estado Miembro. El Comité Ejecutivo podrá limitar los beneficios provenientes de los proyectos y actividades que se realizan con esos recursos para con aquellos Estados Miembros que no contribuyan al referido Programa. Asimismo establecer el Fondo Específico “Comités Técnicos Consultivos (CTC),” con contribuciones provenientes principalmente de los miembros asociados. La contribución será obligatoria y el Comité Técnico Consultivo podrá limitar los beneficios a los miembros asociados que no contribuyan al referido fondo. Posteriormente, la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 93 (V-07) sobre el particular.

H. Sexta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 15:00 horas del viernes 14 de septiembre de 2007, estuvo presidida por el Señor Gastón Silbermann, Primer Vicepresidente de la reunión y delegado de Uruguay, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Consideración de proyectos de resolución (punto 26 del temario)

La Presidencia puso a consideración 24 proyectos de resolución, los cuales fueron aprobados por unanimidad y cuyo texto se incluye en el acápite VIII de este informe.

I. Sesión de Clausura

Se llevó a cabo desde las 18:00 horas del viernes 14 de septiembre de 2007. En primer lugar el Secretario de la CIP, Carlos M. Gallegos, agradeció a los asistentes su dedicación para completar el extenso temario y alcanzar acuerdos que permiten a la CIP continuar haciendo una significación sustantiva a la mejora de los puertos de hemisferio y al anfitrión por la excelente organización del evento. Finalmente, el señor Carlos La Selva, Subsecretario de Planificación y Desarrollo de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil expresó su satisfacción por la conclusión de los trabajos, destacando la calidad de las resoluciones alcanzadas; su complacencia por haber acogido tan distinguida concurrencia y la buena disposición para continuar colaborando con las tareas de la CIP; y deseó a los participantes extranjeros y nacionales un buen retorno a sus hogares. Concluyó dando por clausurada esta reunión.

J. Reuniones de las Subcomisiones

Informe sobre las Subcomisiones establecidas para esta reunión (punto 20 del temario)

1. Subcomisión de los Comité Técnicos Consultivos (punto 20(a) del temario)

Esta subcomisión se reunió en dos ocasiones bajo la presidencia del Dr. Mario Montemurro, delegado de Uruguay, el miércoles 12 de septiembre de 2007 a las 14:30 horas y el jueves 13 de septiembre de 2007 a las 15:00 horas. Su informe se incluye como anexo C del presente informe.

2. Subcomisión de Presupuesto y Finanzas (punto 20(b) del temario): Estado de los proyectos: CIP Programa Portuario y CTC, 2006-2007 (punto 21 del temario), y Presupuesto de la CIP, 2008-2009 (punto 22 del temario).

Esta subcomisión se reunió en dos ocasiones bajo la presidencia del Licenciado Andrés Rengifo, delegado de Chile, el miércoles, 12 de septiembre de 2007 a las 15:15 horas y el jueves, 13 de septiembre de 2007 a las 15:00 horas. Durante el desarrollo de sus sesiones de trabajo, la subcomisión evaluó el documento CIDI/CIP/doc. 7/07 “Estado Financieros de los Proyectos de la CIP 2006-2007.” La subcomisión revisó el documento favorablemente y posteriormente la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 88 (V-07) sobre el particular. Asimismo, esta subcomisión evaluó el documento CIDI/CIP/doc. 11/07 “Proyecto de Presupuesto 2008-2009.” La subcomisión recomendó a mantener la suma de US\$ 6,000 como contribución anual de las Autoridades Portuarias de los Estados Miembros al CIP Programa Portuario. Además, recomendó suspender los beneficios derivados de los proyectos que se financien con recursos del CIP Programa Portuario, a partir del 1 de julio 2008 a todo los Estados Miembros que adeude más de un año de la referida contribución, hasta tanto regularicen su situación. Posteriormente, la Comisión aprobó la resolución CIDI/CIP/RES. 89 (V-07). Su informe se incluye como anexo D del presente informe.

3. Subcomisión de Credenciales (punto 20(c) del temario)

Esta subcomisión se reunió el jueves 13 de septiembre de 2007 bajo la presidencia del Capitán Hopeton Delisser, delegado de Jamaica, a las 14:30 horas. Su informe se incluye como anexo E del presente informe.

4. Subcomisión del Proceso Electoral (punto 20(d) del temario)

Esta subcomisión se reunió el jueves 13 de septiembre de 2007 bajo la presidencia del Licenciado Carlos Borja, delegado de Ecuador, en horas de la tarde. Su informe se incluye como anexo F del presente informe.

VIII. RESOLUCIONES

INTEGRACIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El informe del Presidente de la Subcomisión de Elección que incluye a los Estados Miembros que integran el nuevo Comité Ejecutivo y los resultados de la elección de sus autoridades (documento CIDI/CIP/doc. 26/07); y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 56 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) establece que el Comité Ejecutivo estará integrado por 15 Estados Miembros de la Organización, quienes permanecerán en funciones por dos (2) años;

Que corresponde a esta reunión elegir a los 15 Estados Miembros que integren el Comité Ejecutivo que cumplirá sus funciones de 2007 a 2009; y

Que durante la presente reunión se llevó a cabo la elección del nuevo Comité Ejecutivo y sus nuevas autoridades,

RESUELVE:

1. Integrar el nuevo Comité Ejecutivo para el periodo 2007-2009 con los siguientes 15 Estados Miembros: Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

2. El Comité Ejecutivo eligió a las siguientes autoridades: México en calidad de Presidente y como Vicepresidentes: El Salvador, Uruguay, Estados Unidos y Barbados, quienes desempeñarán dichas funciones, en dicho orden por seis (6) meses en forma consecutiva, a partir de la reunión ordinaria del Comité Ejecutivo de 2007 a celebrarse en Lima, Perú, del 2 al 5 de diciembre del 2007.

SUBCOMITÉS DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 67 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) faculta al Comité Ejecutivo a crear subcomités con el fin de agilizar su trabajo y mejorar la eficiencia de la Comisión;

Que esta reunión aprobó el Plan de Acción de la CIP 2008-2011 que incluye las áreas prioritarias de acción de la Comisión; y

Que el Comité Ejecutivo elegido para el periodo 2007-2009, deberá dar cumplimiento al referido Plan de Acción a través de los Subcomités que establezca,

RESUELVE:

1. Crear los siguientes Subcomités del Comité Ejecutivo:
 - a. Subcomité de Política y Coordinación, que estará presidido por México y como vicepresidentes por Barbados, El Salvador, Estados Unidos y Uruguay.
 - b. Subcomité de Servicios a las Cargas, que estará presidido por Brasil y como vicepresidente por México e integrado por Barbados, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Perú, Santa Lucía, Suriname, Uruguay y Venezuela.
 - c. Subcomité de Servicios a las Naves, que estará presidido por Argentina y como vicepresidente por Jamaica e integrado por Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, México y Venezuela.
 - d. Subcomité de Protección Portuaria, que estará presidido por Estados Unidos y como vicepresidente por Guatemala e integrado por Argentina, Bahamas, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.
 - e. Subcomité de Protección Ambiental Portuaria, que estará presidido por Venezuela y como vicepresidente por Panamá e integrado por Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Dominica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Suriname, Trinidad y Tobago y Uruguay.
 - f. Subcomité de Inversiones Portuarias, que estará presidido por El Salvador y como vicepresidente por Bahamas e integrado por Brasil, Guatemala, México, República Dominicana y Venezuela.

- g. Subcomité de Legislación Portuaria, que estará presidido por Panamá y como vicepresidente por Argentina e integrado por Barbados, Ecuador, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.
- h. Subcomité de Planificación y Gestión Portuaria, que estará presidido por Chile y como vicepresidente por Uruguay e integrado por Bahamas, Brasil, Canadá, Costa Rica, Ecuador, México, República Dominicana y Trinidad y Tobago.
- i. Subcomité de Estadísticas, Costos y Tarifas, que estará presidido por Perú y como vicepresidente por Chile e integrado por Argentina, Barbados, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Suriname, Uruguay y Venezuela.
- j. Subcomité de Desarrollo de Puertos para Cruceros, que estará presidido por Barbados y como vicepresidente por Honduras e integrado por Argentina, Bahamas, Barbados, Chile, Costa Rica, Ecuador, Jamaica, México, Nicaragua, República Dominicana y Trinidad y Tobago.
- k. Subcomité de Participación de la Mujer en los Asuntos Portuarios del Hemisferio, que estará presidido por la República Dominicana y como vicepresidente por Ecuador e integrado por Argentina, Bahamas, Guatemala, El Salvador, México, Nicaragua, Panamá, Suriname, Uruguay y Venezuela.

2. Instar a los Estados Miembros a colaborar activamente con el desarrollo de las actividades de estos Subcomités.

CIDI/CIP/RES. 76 (V-07)

EVALUACIÓN DE LOS COMITÉS TÉCNICOS CONSULTIVOS (CTC) 2006 - 2007 Y
ESTABLECIMIENTO DE LOS CTC 2008 - 2009

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento CIDI/CIP/doc.8/07 mediante el cual se efectúan “Recomendaciones para la Gestión de los Comités Técnicos Consultivos (CTC)”;

El informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) (documento CIDI/CIP/doc. 23/07),

CONSIDERANDO:

Que los artículos 68 y 69 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) disponen el establecimiento de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) con el objetivo de proporcionar asesoría técnica a la Comisión en aspectos específicos del desarrollo del sector portuario hemisférico;

Que por las resoluciones siguientes: CIDI/CIP/RES. 53 (IV-05), CIDI/CIP/RES. 54 (IV-05), CIDI/CIP/RES. 56 (IV-05) y CIDI/CIP/RES. 57 (IV-05) se establecieron los Comités Técnicos Consultivos sobre Operaciones Portuarias, Seguridad Portuaria, Control de la Navegación y Protección Ambiental Portuario respectivamente para el periodo 2006 - 2007; y

Que los CTC, desde su creación a la fecha, han despegado y progresado en forma heterogénea, motivo por el que el Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP) realizó una reunión especial en abril de 2007, en Panamá, con la finalidad de generar recomendaciones a fin de mejorar la gestión de los futuros CTC,

RESUELVE:

1. Reconocer el esfuerzo de las delegaciones:
 - a. De México en su calidad de Presidente del CTC sobre Operaciones Portuarias por el desarrollo de sus actividades.
 - b. De Estados Unidos en su calidad de Presidente del CTC sobre Seguridad Portuaria por el desarrollo de sus actividades.
 - c. De Argentina en su calidad de Presidente del CTC sobre Control de la Navegación por el desarrollo de sus actividades.
 - d. De Venezuela en su calidad de Presidente del CTC sobre Protección Ambiental Portuaria por el desarrollo de sus actividades.

2. Establecer los siguientes CTC para el periodo 2008 - 2009:
 - a. CTC sobre Logística y Competitividad (antes Operaciones Portuarias) presidido por México.

- b. CTC sobre Protección Portuaria (antes Seguridad Portuaria en español) presidido por los Estados Unidos.
- c. CTC sobre Control de la Navegación presidido por Argentina.
- d. CTC sobre Protección Ambiental Portuaria presidido por Venezuela.

3. Instruir a los Presidentes de los CTC establecidos, a que adopten las recomendaciones indicadas en el documento CIDI/CIP/doc.8/07, anexo a la presente.

4. Establecer que los actuales miembros asociados a los CTC terminarán su membresía el 31 de diciembre del 2007. Los nuevos miembros asociados tendrán una membresía de dos (2) años de duración que se iniciará con el periodo 2008 - 2009 y la cuota de membresía por el bienio será de US\$2.000.

5. Encargar a la Secretaría de la CIP que continúe brindando el apoyo técnico y administrativo necesario para el buen funcionamiento de dichos CTC.

RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN DE LOS COMITÉS TÉCNICOS CONSULTIVOS (CTC)

I. Antecedentes

1. Los Comités Técnicos Consultivos (CTC) son órganos asesores de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) en temas especializados del desarrollo del sector portuario hemisférico. Son creados por la CIP, a propuesta de un País miembro, el que lidera los trabajos de ese Comité por dos años pudiendo extenderse su duración, de ser evaluado favorablemente por la Comisión.
2. Cada CTC está integrado por los representantes gubernamentales de los Países miembros, especialistas en el tema del Comité, y por miembros asociados, que son representantes de entidades administradoras y operadoras de puertos, las instituciones académicas, científicas, comerciales, de desarrollo, financieras, industriales y otras organizaciones relacionadas con la actividad del sector portuario que gocen de personalidad jurídica, con especialidad en el tema. Los miembros asociados aportan una contribución anual y cuentan con voz pero sin voto. Los Países miembros cuentan con voz y voto.
3. En la Primera Reunión de la CIP (Guatemala, 1999), se crearon tres CTC: Operaciones Portuarias, bajo la presidencia de México; Seguridad Portuaria bajo la presidencia de los Estados Unidos y Control de la Navegación y Protección Ambiental, bajo la presidencia de la Argentina. En su Segunda y Tercera Reunión (Costa Rica, 2001 y México, 2003), la Comisión evaluó favorablemente los trabajos de esos tres Comités y aprobó la continuación de sus trabajos. En la Cuarta Reunión (Maracaibo, 2005) la CIP evaluó favorablemente el trabajo de los dos primeros CTC y, adicionalmente dio por concluido los trabajos del CTC sobre Control de la Navegación y Protección Ambiental. Pero a su vez aprobó la creación de dos nuevos Comités Técnicos, el de Control de la Navegación bajo la presidencia de Argentina y el de Protección Ambiental Portuaria bajo la presidencia de Venezuela.
4. Los CTC han despegado y progresado, desde su creación a la fecha, en forma heterogénea, y unos más rápidos que otros, por diversas razones, entre ellas: El papel desempeñado por la oficina de la presidencia y la vicepresidencia; la participación de los representantes de los Países miembros; la integración y actividades de los miembros asociados y el pago de su cuota correspondiente; la prioridad del tema en el sector; entre otras. Por ello el Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP) recomendó llevar a cabo una reunión especial para generar ideas a fin de mejorar el funcionamiento de los futuros CTC.
5. Dicha reunión especial se realizó en la Ciudad de Panamá, Panamá, el 10 de abril de 2007 en la que participaron representantes de El Salvador, Estados Unidos, México, Panamá, Uruguay y Venezuela. La Secretaría presentó un documento analítico sobre el desempeño de los CTC que facilitó alcanzar las conclusiones y recomendaciones que a continuación se detallan.

II. Funcionamiento de los CTC

Las principales características generales sobre el funcionamiento de los CTC, desde su creación a la fecha, han sido las siguientes:

1. Reuniones y especialistas. Los CTC han cumplido con la celebración de sus reuniones anuales, según lo establece su reglamento. Estas se llevaron a cabo conjuntamente con las reuniones de la CIP o de la CECIP, siendo los representantes las mismas personas para todas esas reuniones, es decir en las cuatro reuniones de los CTC y en la CIP o CECIP. Por lo tanto, los CTC han contado con la participación de un reducido número de “especialistas” en sus temas de los Países miembros, lo que ha limitado el avance de sus deliberaciones y logros.
2. Representantes de Países miembros. Los Países miembros se han interesado y registrado en los CTC de su prioridad. Sin embargo, con frecuencia se ha observado que sus representantes han cumplido de manera irregular con los encargos recibidos, tales como acreditar expertos en las materias respectivas, suministrar información especializada, realización de trabajos y presentación de temas, atraer miembros asociados, entre otros. Se puede decir que dichos aportes han sido marginales.
3. Miembros asociados. El número de miembros asociados por CTC varía, pero en todos los casos se observa una elevada correlación entre el país de la presidencia y el de los miembros asociados. Otros Países miembros (diferentes al de la presidencia) no han sido exitosos en atraer miembros asociados al CTC que integran. No se percibe con claridad el costo beneficio de la participación de miembros asociados, e incluso hay controversia sobre ello, lo cual dificulta la posibilidad de captar nuevos miembros. Más aún, hay ambigüedad en la duración de la membresía del miembro asociado por el pago de su cuota de US \$ 1,000 anuales. Finalmente, la responsabilidad asignada a los miembros asociados ha sido ocasional.
4. Programas de trabajo y su cumplimiento. El programa de trabajo anual, aprobado por cada CTC, ha consistido principalmente en fijar sub temas de esa especialidad, los que se han tratado mediante conferencias de expertos presentados en las reuniones siguientes. Esa parte se ha cumplido con eficacia. Sin embargo, otras tareas como la elaboración de estudios y documentos técnicos especializados; recopilación e intercambio de información; uso de sistemas de tecnología de la información especializada en su tema; diseño y mantenimiento de base de datos con información pertinente a sus trabajos; identificación de necesidades de capacitación; organización de reuniones y actividades, nacionales e internacionales, especializadas en su área; presentar informes sobre los avances o resultados de su trabajo por escrito y otras formas de compromisos participativos ha sido muy ocasional, y su cumplimiento ha sido mínimo.
5. Información y difusión. Cada CTC no cuenta con material de difusión y promoción en los idiomas de la Organización (castellano, inglés, francés y portugués), ni de páginas web actualizadas que les permita informar y difundir sus acciones y que les sirva de medios de promoción para atraer a nuevos miembros asociados e informar a la comunidad portuaria en general.
6. Oficina de la Presidencia. Ha desempeñado un importante y reconocido esfuerzo en generar y hacer despegar el CTC, además en promocionarlo particularmente en su país. Se conoce que algunas de ellas cuentan con personal especial asignado a dar seguimiento

al tema. Sin embargo en casi todos los casos se ha notado una insuficiente coordinación con los Países miembros, con sus miembros asociados y con las oficinas de los vicepresidentes. Igualmente la labor de difusión y promoción del CTC, especialmente fuera de su país, ha sido limitada o inexistente, así como la gestión de la parte de captación de recursos financieros.

7. Oficina de la Vicepresidencia. Ha desempeñado un papel relativamente marginal en la mayoría de los CTC, notándose una baja coordinación con la oficina del presidente y prácticamente inexistente responsabilidad de llevar adelante tareas específicas.
8. Coordinación. En todos los casos la coordinación y comunicación entre los integrantes de un CTC, llámese oficina de la presidencia, vicepresidencia, Países miembros y miembros asociados, ha sido muy incipiente o inexistente.
9. Presupuestos y aspectos financieros. Es función de la Presidencia gestar la colección del ingreso proveniente de los miembros asociados. Los aportes de éstos han sido irregulares y la colección de ese ingreso ha recaído en la Secretaría. En la mayor parte de casos se ha observado una incipiente programación del presupuesto anual debido a la incertidumbre en los aportes
10. Evaluaciones de los CTC. Cada dos años, en ocasión de la reunión de la CIP, los CTC han sido evaluados. Para ello la subcomisión establecida para el caso, se ha basado en los informes de actividades realizadas durante el bienio en consideración, presentada por su presidente y en el informe del Subcomité de Política y Coordinación de la CECIP.

III. El CTC sobre Operaciones Portuarias

1. Autoridades, miembros y finanzas. Presidencia: México. Vicepresidencia: Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE) (México). Otros Países miembros: Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Jamaica, Perú, Santa Lucía, Suriname, Uruguay y Venezuela. Miembros Asociados: Abarloa (México); Great Lakes Dredge & Dock Company (Estados Unidos); Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. (México); Instituto de Investigación y Desarrollo Marítimo (INDESMAR) (Perú); Navegación Veracruzana (NAVEGA) (México); OCAMAR (Venezuela); OCUPA México; Puerto de Altamira (México); y Terminal Internacional del Sur (TISUR) (Perú). Se destaca que es el CTC con mayor número de miembros asociados y provenientes de diferentes países. Adicionalmente contribuyen en forma regular al CTC y es el que generalmente cuenta con mayores ingresos. Se ha reunido en siete oportunidades.
2. Temática Amplia. El tema “operaciones” abarca prácticamente todos los asuntos del quehacer portuario, lo que hace que el ámbito de competencia sea bastante amplio. Si bien se ha concentrado en algunos sub temas, tales como infraestructura; administración y operación de terminales especializadas; informática y teleinformática; facilitación portuaria; logística; multimodalismo; relaciones industriales; seguridad operativa e industrial; planeación estratégica, entre otros, la variedad de temas, difícilmente conlleva a la especialización en uno de ellos.

IV. El CTC sobre Seguridad Portuaria¹

1. Autoridades, miembros y finanzas. Presidente: Estados Unidos. Vicepresidente: No ha sido elegido. Otros Países miembros: Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Miembros Asociados: Administración General de Puertos (Argentina); IENPAC Golfo y Caribe SC (México); Programa de Seguridad Portuaria (Guatemala); Puerto de Miami (Estados Unidos); Rapiscan Security Products Inc. (Estados Unidos); Stevedoring Services of America (Estados Unidos); Maritime Security Council (Estados Unidos) y Port of Texas (Estados Unidos). El CTC cuenta con coordinadores regionales, a título personal, que no representan a los Países miembros. Es el CTC con mayor número de Países miembros y destaca la participación regular de representantes e invitados de los Estados Unidos. La participación de los miembros asociados ha ido disminuyendo y no aportan.
2. Tema prioritario que cobró mayor intensidad a partir de la entrada en vigencia del Código PBIB de la OMI en el año 2004. Su temática ha cubierto, Programa Interamericano de Capacitación sobre Protección Portuaria; Necesidades de capacitación (temas e instructores); Equipamiento de protección; Redes de oficiales de seguridad; Programa Interamericano de Auto evaluación sobre Protección Portuaria; Asistencia técnica en materia de protección portuaria y financiamiento; Gestión e implementación del Código PBIP; Plan de Acción Interamericano sobre Protección Portuaria; Marco Estratégico para la Cooperación Interamericana en Materia de Protección Portuaria, entre otros. La temática se ha concretado en la protección a fin de controlar la lucha antiterrorista y contra el narcotráfico, sin embargo los otros temas de protección (anti robos, contrabando, piratería, entre otros) han sido cubiertos con menor intensidad. El CTC ha apoyado la realización de dos Conferencias Hemisférica de Protección Portuaria (Miami 2004 y Puerto La Cruz 2006) y se ha reunido en nueve ocasiones.

V. El CTC sobre Control de la Navegación

1. Autoridades, miembros y finanzas. Presidente: Argentina. Vicepresidente: Ecuador. Otros Países miembros: Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, México, y Venezuela. Miembros Asociados: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (Argentina); Hidrovía S.A. (Argentina); Mollendo Equipment Co., Inc. (Estados Unidos); Norcontrol IT (México); Administración General de Puertos (Argentina); y Sabik-Mobilis (Estados Unidos). La participación y aportes de sus miembros asociados son decrecientes.
2. Áreas temáticas. Ha predominado el suministro de información sobre el sistema de control de tráfico de naves (VTS- Vessel Traffic Systems y AIS -Autonomous Intelligent Systems); determinación de las necesidades de capacitación para pilotos y fijación de estándares y definición de perfiles profesionales para operadores de VTS. Se ha reunido, como Comité nuevo e independiente en una ocasión, y unido a otro Comité, en seis oportunidades.

¹ El nombre original de este CTC es en inglés “TAG on Port Security” que corresponde al castellano “CTC sobre Protección Portuaria”, por lo tanto debería corregirse el nombre en castellano. Además, este CTC no incluye el tema del inglés “Safety”, que en castellano es “Seguridad”.

VI. El CTC sobre Protección Ambiental Portuaria

1. *Autoridades, miembros y finanzas.* Presidente: Venezuela. Vicepresidente: Panamá. Otros miembros: Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Dominica, Ecuador, Haití, Jamaica, México, Trinidad y Tobago y Uruguay. Cuenta con solo un miembro asociado: Ocean Pollution Control (Panamá).
2. *Áreas temáticas.* El CTC ha cubierto los sub temas siguientes desde sus orígenes: Estado de situación en los países del MARPOL, OPRC, y convenios internacionales medioambientales; la identificación de necesidades de capacitación sobre lucha contra contingencias; elaboración de un listado de informes técnicos disponibles en cada país sobre lucha contra contingencias; el desarrollo de planes de gestión ambiental y una propuesta para intercambiar información sobre el desarrollo de estos planes; una propuesta para intercambiar información entre los miembros sobre cargas peligrosas; creación de una red de intercambio de experiencias sobre las exigencias ambientales de cada país (Port Estate Control); elaboración de una guía específica para puertos y sobre la potencialidad de certificación de puertos en ISO 14000; y establecimiento de planes de contingencia en derrames de hidrocarburos. Ha celebrado una Conferencia Hemisférica sobre la Protección Ambiental Portuaria (Panamá 2007). Se ha reunido, como Comité nuevo e independiente en una ocasión, y unido a otro Comité, en seis oportunidades.

VII. Recomendaciones

Con la finalidad de mejorar la gestión de estos órganos asesores de la CIP y a fin de lograr la participación activa de todos los integrantes de un CTC, se propone las siguientes recomendaciones.

1. *De tipo general*
 - (i) Reforzar el concepto del CTC, como grupo asesor de la Comisión en asuntos específicos del sector portuario hemisférico. Por ello cada CTC deberá cubrir solo un tema específico del sector portuario, claramente definido y que será cubierto en carácter de exclusividad.
 - (ii) Resaltar la importancia del liderazgo técnico, de promoción y coordinación de la oficina de la Presidencia del CTC, así como de su aporte de recursos administrativos y financieros.
 - (iii) Destacar la relevancia de la participación de los miembros asociados en los CTC, para lo cual se deberá establecer claramente, y en cada caso, el costo beneficio de su participación lo que garantizará su cuota de US \$2,000 dólares por los dos años de duración del CTC.
 - (iv) Fortalecer los programas anuales de trabajo de cada CTC, no solo con presentaciones de expertos sobre temas de interés pero también incluyendo actividades que generen mayor impacto en el logro de los objetivos del CTC, tales como elaboración de estudios y documentos, intercambio de información, actividades de capacitación, entre otros.
 - (v) Fijar metas cuantificables para las actividades del programa de trabajo de cada CTC a fin de que se facilite su evaluación y sea lo más objetiva posible.
 - (vi) Establecer el foro de las Conferencias de la CIP como espacios del diálogo interamericano portuario principalmente para los CTC, pero no de exclusividad.
 - (vii) Elaborar un manual o guía de procedimientos donde se incluya una serie de vacíos en el reglamento de la CIP, sobre el funcionamiento de los CTC.

2. Para las oficinas de las presidencias de los CTC

- (i) Definir la estructura de las oficinas de la presidencia identificando funciones, responsabilidades y aportes, entre otros.
- (ii) Elaborar documentos, panfletos y otro material escrito informativo, por lo menos en dos idiomas de la Organización, que le sirva de difusión y promoción de su accionar, por el bienio en ejercicio.
- (iii) Diseñar y mantener una página web que incluya toda la información pertinente al CTC, es decir objetivos, funciones, plan de trabajo, datos de los especialistas de los Países miembros, datos de los miembros asociados, próximas actividades, entre otros.
- (iv) Designar funciones para la oficina de la vicepresidencia estableciendo responsabilidades específicas y tareas a desempeñar durante el ejercicio del cargo.
- (v) Definir claramente el costo beneficio para la atraer la participación de los miembros asociados en su CTC.
- (vi) Establecer un plan para captar miembros asociados y para cobrar su cuota por dos años.
- (vii) Mantener estrecha coordinación y comunicación con los demás integrantes del CTC.

3. Para los Países miembros

- (i) Definir las funciones y responsabilidades de los Países miembros de un CTC.
- (ii) Exhortar a que especialistas en el tema de cada CTC a que el país pertenezca, participen en las reuniones y en los trabajos de ese CTC.
- (iii) Fijar plazos para la designación de expertos de los Países miembros en el tema de especialidad de cada CTC, de tal manera que estos registros permitan conocer el recurso humano disponible en cada área.
- (iv) Participar regularmente en las reuniones anuales del CTC haciendo presentaciones, brindando información especializada del tema y coadyuvando a los logros del CTC.
- (v) Exhortar a que cada País miembro de un CTC gestione la adhesión de miembros asociados de su país a ese CTC.

4. Para los miembros asociados

- (i) Definir las funciones y responsabilidades de un miembro asociado.
- (ii) Participar regularmente en las reuniones anuales del CTC haciendo presentaciones, brindando información especializada del tema y coadyuvando a los logros del CTC.
- (iii) Facilitar la participación de los miembros asociados en las reuniones de la CIP y Conferencias, siempre que estén al día en sus cuotas.
- (iv) Definir que el periodo de duración de la membresía a un CTC de un miembro asociado es por dos años, iniciándose en el 2008 - 2009 y su cuota será de US \$ 2,000 dólares por ese periodo. La cuota deberá ser depositada en la Secretaría de la CIP/OEA.

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO SOBRE LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento sobre “Recomendaciones para la Gestión de los Comités Técnicos Consultivos” (documento CIDI/CIP/doc.8/07); y

El informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) (documento CIDI/CIP/doc. 23/07),

CONSIDERANDO:

Que el artículo 68 de su Reglamento dispone la creación de Comités Técnicos Consultivos (CTC) para prestar asesoría técnica en el cumplimiento de los objetivos, resoluciones, acuerdos y decisiones de la Comisión;

Que por resolución CIDI/CIP/RES. 53 (IV-05) se resolvió mantener en sus funciones al Comité Técnico Consultivo sobre Operaciones Portuarias presidido por la delegación de México, que fuera creado por resolución CIDI/CIP/RES. 3 (I-99);

Que el artículo 13 del Reglamento de los Comités Técnicos Consultivos establece que con base en el informe de evaluación del Comité Ejecutivo, la Comisión decidirá respecto de cada CTC y de sus grupos de trabajo, la continuación de su trabajo de acuerdo con su mandato original, la modificación del mismo o la conclusión de los trabajos del CTC que corresponda;

Que el informe de la Presidencia de este Comité sobre sus actividades 2006-2007 ha sido favorable; y

Que la Subcomisión de Evaluación de los CTC evaluó favorablemente las actividades de este CTC durante el periodo 2006 - 2007 y recomendó que continúe en sus funciones, actualizando su denominación por el de CTC sobre Logística y Competitividad y sus funciones,

RESUELVE:

1. Conformar el Comité Técnico Consultivo sobre Logística y Competitividad (antes Operaciones Portuarias) el cual estará presidido por México e integrado por los siguientes Estados Miembros: Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Honduras, Guatemala, Jamaica, Nicaragua, Perú, Santa Lucía, Suriname, Uruguay y Venezuela.

2. Establecer para este CTC las siguientes funciones para el período 2008 - 2009:
 - a. Interactuar con los subcomités del Comité Ejecutivo, o con otros órganos creados por la CIP a fin de compatibilizar la tarea del Comité con las áreas definidas en el Plan de Acción 2008 - 2011, en particular con el área prioritaria sobre servicios a las cargas.
 - b. Identificar, recopilar y difundir la información idónea sobre logística y competitividad portuaria.
 - c. Diseñar y organizar reuniones, conferencias o sesiones técnicas internacionales a las que acudan expertos disertantes, delegados, invitados e interesados en la materia.
 - d. Promover la elaboración, difusión y discusión de estudios, artículos y documentos que tengan como eje de análisis la logística y la competitividad portuaria.
 - e. Diseñar y mantener una base de datos con información de sus trabajos.
 - f. Identificar y promover las necesidades de capacitación en torno al tema central del Comité.
 - g. Elaborar los informes por escrito que considere pertinentes para elevarlos a la presidencia del Comité Ejecutivo.
 - h. Promover la incorporación de Estados Miembros y de miembros asociados.
 - i. Elaborar propuestas y recomendaciones sobre políticas y estrategias y presentarlas a la Comisión Interamericana de Puertos, a través del Comité Ejecutivo.
3. Encomendar al Presidente, a los Estados Miembros y a los miembros asociados de este CTC adoptar las recomendaciones contempladas en el documento CIDI/CIP/doc.8/07.
4. Fortalecer la cooperación y coordinación entre la oficina del Presidente, los Estados Miembros que integran el CTC y los miembros asociados, a fin de alcanzar las metas establecidas dentro de los plazos fijados.
5. Encargar a la Secretaría de la CIP que continúe brindando el apoyo técnico y administrativo necesario para el buen funcionamiento de este CTC.

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO SOBRE PROTECCIÓN PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento “Recomendaciones para la Gestión de los Comités Consultivos” (documento CIDI/CIP/doc.8/07); y

El informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) (documento CIDI/CIP/doc.23/07),

CONSIDERANDO:

Que el artículo 68 de su Reglamento dispone la creación de Comités Técnicos Consultivos (CTC) para prestar asesoría técnica en el cumplimiento de los objetivos, resoluciones, acuerdos y decisiones de la Comisión;

Que por resolución CIDI/CIP/RES.54 (IV-05) se resolvió mantener en sus funciones al Comité Técnico Consultivo sobre Seguridad Portuaria presidido por la delegación de Estados Unidos, que fuera creado por resolución CIDI/CIP/RES. 3 (I-99);

Que el artículo 13 del Reglamento de los Comités Técnicos Consultivos establece que con base en el informe de evaluación del Comité Ejecutivo, la Comisión decidirá respecto de cada CTC y de sus grupos de trabajo, la continuación de su trabajo de acuerdo con su mandato original, la modificación del mismo o la conclusión de los trabajos del CTC que corresponda;

Que el informe de la Presidencia de este Comité sobre sus actividades 2006 - 2007 ha sido favorable; y

Que la Subcomisión de Evaluación de los CTC evaluó favorablemente las actividades de este CTC durante el periodo 2006 - 2007 y recomendó que continúe en sus funciones y actualizar su denominación en Protección Portuaria,

RESUELVE:

1. Conformar el Comité Técnico Consultivo sobre Protección Portuaria (antes Seguridad Portuaria) el cual estará presidido por Estados Unidos e integrado por los siguientes Estados Miembros: Argentina, Bahamas, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

2. Establecer que este Comité mantenga las funciones adoptadas desde su creación.

3. Encomendar al Presidente, a los Estados Miembros y a los miembros asociados de este CTC adoptar las recomendaciones contempladas en el documento CIDI/CIP/doc.8/07.

4. Fortalecer la cooperación y coordinación entre la oficina del Presidente, los Estados Miembros que integran el CTC y los miembros asociados, a fin de alcanzar las metas establecidas dentro de los plazos fijados.

5. Encargar a la Secretaría de la CIP que continúe brindando el apoyo técnico y administrativo necesario para el buen funcionamiento de dichos CTC.

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO SOBRE CONTROL DE LA NAVEGACIÓN

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento “Recomendaciones para la Gestión de los Comités Consultivos” (CIDI/CIP/doc.8/07); y

El informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC), (documento CIDI/CIP/doc. 23/07),

CONSIDERANDO:

Que el artículo 68 de su Reglamento dispone la creación de Comités Técnicos Consultivos (CTC) para prestar asesoría técnica en el cumplimiento de los objetivos, resoluciones, acuerdos y decisiones de la Comisión;

Que por resolución CIDI/CIP/RES. 56 (IV-05) se resolvió crear y asignar funciones al Comité Técnico Consultivo sobre Control de la Navegación presidido por la delegación de Argentina;

Que el artículo 13 del Reglamento de los Comités Técnicos Consultivos establece que con base en el informe de evaluación del Comité Ejecutivo, la Comisión decidirá respecto de cada CTC y de sus grupos de trabajo, la continuación de su trabajo de acuerdo con su mandato original, la modificación del mismo o la conclusión de los trabajos del CTC que corresponda;

Que el informe de la Presidencia de este Comité sobre sus actividades 2006 - 2007 ha sido favorable; y

Que la Subcomisión de Evaluación de los CTC evaluó favorablemente las actividades de este CTC durante el periodo 2006 - 2007 y recomendó que continúe en sus funciones,

RESUELVE:

1. Conformar el Comité Técnico Consultivo sobre Control de la Navegación el cual estará presidido por Argentina e integrado por los siguientes Estados Miembros: Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Jamaica, México y Venezuela.

2. Establecer que este Comité mantenga las funciones adoptadas desde su creación.

3. Encomendar al Presidente, a los Estados Miembros y a los miembros asociados de este CTC adoptar las recomendaciones contempladas en el documento CIDI/CIP/doc.8/07.

4. Fortalecer la cooperación y coordinación entre la oficina del Presidente, los Estados Miembros que integran el CTC y los miembros asociados, a fin de alcanzar las metas establecidas dentro de los plazos fijados.

5. Encargar a la Secretaría de la CIP que continúe brindando el apoyo técnico y administrativo necesario para el buen funcionamiento de dicho CTC.

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO SOBRE PROTECCIÓN AMBIENTAL PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento “Recomendaciones para la Gestión de los Comités Consultivos” (CIDI/CIP/doc.8/07);

El informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos (CTC), (documento CIDI/CIP/doc. 23/07),

CONSIDERANDO:

Que el artículo 68 de su Reglamento dispone la creación de Comités Técnicos Consultivos (CTC) para prestar asesoría técnica en el cumplimiento de los objetivos, resoluciones, acuerdos y decisiones de la Comisión;

Que por resolución CIDI/CIP/RES. 57 (IV-05) se resolvió crear y asignar funciones al Comité Técnico Consultivo sobre Protección Ambiental Portuaria presidido por la delegación de la Republica Bolivariana de Venezuela;

Que el artículo 13 del Reglamento de los Comités Técnicos Consultivos establece que con base en el informe de evaluación del Comité Ejecutivo, la Comisión decidirá respecto de cada CTC y de sus grupos de trabajo, la continuación de su trabajo de acuerdo con su mandato original, la modificación del mismo o la conclusión de los trabajos del CTC que corresponda;

Que el informe de la Presidencia de este Comité sobre sus actividades 2006 - 2007 ha sido favorable; y

Que la Subcomisión de Evaluación de los CTC evaluó favorablemente las actividades de este CTC durante el periodo 2006 - 2007 y recomendó que continúe en sus funciones,

RESUELVE:

1. Conformar el Comité Técnico Consultivo sobre Protección Ambiental Portuaria el cual estará presidido por Venezuela e integrado por los siguientes Estados Miembros: Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Dominica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Suriname, Trinidad y Tobago y Uruguay.

2. Establecer que este Comité mantenga las funciones adoptadas desde su creación.

3. Encomendar al Presidente, a los Estados Miembros y a los miembros asociados de este CTC adoptar las recomendaciones contempladas en el documento CIDI/CIP/doc.8/07.

4. Fortalecer la cooperación y coordinación entre la oficina del Presidente, los Estados Miembros que integran el CTC y los miembros asociados, a fin de alcanzar las metas establecidas dentro de los plazos fijados.

5. Encargar a la Secretaría de la CIP que continúe brindando el apoyo técnico y administrativo necesario para el buen funcionamiento de este CTC.

INFORME DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCION DE LA CIP 2004 - 2007

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO

El documento “Informe sobre el Cumplimiento del Plan de Acción de la CIP 2004-2007” (CIDI/CIP/doc.9/07); y

CONSIDERANDO:

Que la ejecución de este plan, en términos generales, ha culminado satisfactoriamente con la participación activa de los Estados Miembros, los organismos e instituciones nacionales e internacionales y el apoyo de la Secretaría de la CIP;

Que es preciso resaltar el logro del diálogo portuario interamericano que se alcanzó a través de la celebración de un total de 27 reuniones, de las cuales tres (3) han sido reuniones de la Comisión, tres (3) Conferencias hemisféricas, cinco (5) reuniones del Comité Ejecutivo y 16 reuniones de los Comités Técnicos Consultivos;

Que el proceso de cooperación internacional ha sido un elemento de gran importancia para el cumplimiento y desarrollo de las materias prioritarias definidas por el Plan; y

Que de la evaluación de las 14 áreas prioritarias del Plan de Acción 2004 - 2007, se puede señalar un nivel de cumplimiento:

- *Muy satisfactorio para las áreas de:* Reformas y Modernización Portuaria, Seguridad Portuaria Integral, Excelencia en la Gestión Portuaria, Costos y Tarifas Portuarias, Desarrollo del Potencial Humano y Cooperación Internacional. Ello se debe, en buena medida, a la política interna de desarrollo y a los compromisos asumidos internacionalmente para el cumplimiento de normas y estándares de implementación global. Sin embargo, ello no implica que los objetivos del Plan de Acción en aquellas áreas se han alcanzado plenamente. En todas ellas aún quedan importantes actividades por desarrollarse y por lo tanto, su acción deberá continuar reforzándose los próximos años.
- *Satisfactorio para las áreas de:* Control y Participación del Estado, Planificación Estratégica Portuaria, Protección Ambiental Portuaria, Facilitación Portuaria y la Cadena Logística, Puertos y la Industria del Turismo, Tecnología Portuaria y Relaciones Ciudad Puerto. En todas estas áreas los Estados Miembros deberán reforzar esfuerzos y recursos para generar mayor grado de actividad en los próximos años.
- *Insatisfactorio para el área de:* Puertos Fluviales y Lacustres. Los Estados Miembros deberán evaluar la conveniencia de incluir esta área de interés en su siguiente plan de acción, de no haber un mayor respaldo político y técnico.
-

RESUELVE:

1. Aprobar el documento “Informe sobre el Cumplimiento del Plan de Acción de la CIP 2004 - 2007, (CIDI/CIP/doc.9/07)
2. Reconocer y agradecer la contribución de los diferentes organismos e instituciones y de la Secretaría de la CIP en la ejecución del Plan de Acción 2004 - 2007.
3. Recomendar al Comité Ejecutivo que al implementar el cumplimiento del Plan 2008 -2011, tome en especial consideración las recomendaciones que para cada una de las áreas se indican en el documento aprobado anteriormente.

CIDI/CIP/RES. 82 (V-07)

PLAN DE ACCIÓN DE LA CIP 2008 - 2011

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El Anteproyecto del Plan de Acción de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 2008 - 2011 (documento CIDI/CIP/doc.12/07); y

CONSIDERANDO:

Que la CIP tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de los Estados Miembros para el fortalecimiento de la cooperación en el área de desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activas del sector privado; y

Que es necesario establecer un Plan de Acción para el período 2008 - 2011 que constituya la guía y base de las actividades y proyectos a realizar por la CIP,

RESUELVE:

1. Aprobar el Plan de Acción de la CIP 2008-2011, adjunto a la presente, con la reserva expresa sobre el párrafo introductorio sobre los esquemas de integración por las delegaciones de Ecuador, Nicaragua y Venezuela.
2. Facultar al Comité Ejecutivo para que inicie el proceso de implementación del Plan de Acción de la CIP 2008-2011 en su próxima reunión ordinaria y que a la mitad del periodo presente a la CIP una evaluación.
3. Encomendar a los Estados Miembros que den cumplimiento al referido Plan de Acción.
4. Agradecer a los Estados Miembros y a la Secretaría de la CIP por la elaboración del mencionado Plan de Acción.

PLAN DE ACCIÓN DE LA CIP 2008-2011

1. Justificación del plan

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

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

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

La articulación de este Plan con el Plan Estratégico CIDI es esencial en tanto que los puertos no sólo hacen posible la gran mayoría del comercio internacional del hemisferio sino que también son motores de la actividad productiva, las inversiones y el empleo. Dicha articulación, que esta implícitamente reconocida por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos (OEA) a tenor de su resolución – AG/RES. 2207 (XXXVI-O/06) – en la que se pide a la Secretaría General que a través de la Secretaría de la CIP, se mantenga informado a la Comisión Ejecutivo Permanente del CIDI sobre sus actividades, se concreta en dos de las áreas prioritarias señaladas por el Plan Estratégico CIDI. La primera es la denominada “Diversificación e Integración Económica, Apertura Comercial y Acceso a Mercados” la cual está orientada al incremento de las oportunidades de comercio e inversión, al mayor desarrollo económico y a la creación de empleo y reducción de la pobreza en los Estados miembros. La segunda, titulada “Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente”, apunta a la necesidad de encontrar un equilibrio entre crecimiento económico, desarrollo social y protección ambiental. En ambas áreas, además, se debe dar atención especial a los pequeños estados insulares del Caribe en lo relativo a su seguridad global, lo que está reflejado en la resolución de la Asamblea General de la OEA – AG/RES. 2187 (XXXVI-O/06) – y que, en lo que atañe a la CIP, significa apoyar los esfuerzos dedicados a la mejora de la seguridad en los puertos y las instalaciones turísticas y recreativas conexos.

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

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

Como en el pasado, las grandes tendencias del comercio y el transporte marítimo que tienen una repercusión en la actividad portuaria continúan siendo la globalización de la producción y el consumo y el crecimiento sostenido del comercio internacional hecho posible por un transporte marítimo eficiente y barato. Esto último es consecuencia de la especialización de los buques (por ejemplo, entre 1979 y 2006 el porcentaje de los buques porta contenedores en la flota mundial pasó de 1.5% al 11.5% mientras que el correspondiente a los buques de carga general se redujo del 16.9% al 10.0%); el incremento incesante del tamaño de los buques para alcanzar los beneficios derivados de las economías de escala (los más recientes buques metaneros en construcción son de 265,000 pies cúbicos de capacidad mientras que el buque porta contenedores más grande ya llega a los 11,000 TEU); y, en menor medida, al proceso de consolidación empresarial de los armadores que es, tanto horizontal (entre el 2001 y el 2005 el porcentaje de los veinte más grandes operadores de buques porta contenedores subió de 60% al 71%), como vertical (por ejemplo mediante absorción de las agencias marítimas y empresas de remolque). En la esfera específica de los puertos las tendencias observables son, en primer lugar, la persistente difusión del modelo del puerto terrateniente (“landlord”), con la consiguiente especialización de la autoridad portuaria en la provisión de las superficies de agua y tierra y las infraestructuras básicas y el protagonismo de un actor con un rol tradicionalmente menor: el operador portuario. En segundo lugar, el surgimiento del operador portuario global, especializado en el tráfico de contenedores y que rápidamente se vio enfrascado en procesos de concentración empresarial (sólo en 2006 Dubai Port World compró Peninsular and Oriental Ports mientras que Port of Singapore Authority compró un 20% de las acciones de Hutchinson Port Holding), pero fuertemente dependiente de una o varias líneas marítimas, ya sea en calidad de empresas subsidiaria o en razón de la forja de alianzas estratégicas. En tercer lugar, la constante presión por alcanzar rendimientos más elevados en los servicios portuarios para reducir la permanencia de los buques en el puerto que, en el caso de los porta contenedores se mide ya en horas y no en los tradicionales días. En cuarto lugar, se observa la necesidad de efectuar inversiones significativas que incrementen la capacidad portuaria global para atender un tráfico en constante crecimiento. Estas inversiones son requeridas tanto en los puertos como en las redes de transporte que los sirven y pueden representar retos para su financiación (empleo de fondos públicos) y para protección del medio ambiente (demoras por razones ambientales en las fases de planificación y ejecución).

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

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

2. Lineamientos del plan

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

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

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

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

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

(MERCOSUR) y la Unión Europea y la voluntad de entablar conversaciones preliminares para otra con la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

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

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

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

2b. Políticas sectoriales para mejora de eficiencia portuaria

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

La descentralización ha descargado en diversos niveles de la administración territorial (Estados, provincias, etc.) la gestión de los puertos de uso público, lo que ha dado lugar a la creación de entidades con autonomía financiera y administrativa dedicadas específicamente a esa tarea: autoridades, empresas y sociedades portuarias. Por su parte un buen número de empresas portuarias del sector privado, es decir los operadores portuarios, se han especializado en la provisión de ciertos servicios como el remolque y la manipulación de cargas. Estas últimas fueron durante algunos años de talla financiera modesta y proporcionaron sus servicios sin tener atribuida una sección individual y exclusiva del puerto para el efecto – el denominado “sistema multi-operador”. En muchos países, sin embargo, ya se ha evolucionado claramente hacia el denominado “sistema mono-operador”, en el que la empresa da servicios a sus clientes en un área del puerto que le ha sido asignada en exclusiva por la entidad competente y como resultado de contratos de concesión que a menudo implican la obligación

de efectuar inversiones en infraestructura y equipos. Los mono-operadores que actualmente se encuentra en los puertos del hemisferio son, en muchos casos, empresas subsidiarias de los operadores portuarios globales asociadas con operadores locales, aunque existen también empresas locales independientes. Como contrapartida a este operador con fuerte capacidad financiera y empresarial, ha aparecido en algunos países la figura del regulador –aquel encargado de supervisar el cumplimiento de las concesiones – tanto en su versión exclusiva para el sector portuario como en aquella que abarca la totalidad de los transportes.

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

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

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

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

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

- 1) Reformas y modernización de los sistemas portuarios
- 2) Control y participación del Estado
- 3) Seguridad portuaria integral
- 4) Excelencia en la gestión portuaria

- 5) Planificación estratégica portuaria
- 6) La protección ambiental portuaria
- 7) Facilitación portuaria y la cadena logística
- 8) Los puertos y la industria del turismo
- 9) Tecnología portuaria
- 10) Desarrollo de puertos fluviales y lacustres
- 11) Relación ciudad puerto
- 12) Costos y tarifas portuarias
- 13) Desarrollo del potencial humano
- 14) Cooperación Internacional

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

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

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

A la luz de lo anterior y de cara a la preparación del plan de acción 2008-2011 pudiera plantearse cuestiones como las siguientes: ¿Es posible potenciar la repercusión del plan para que alcance a más interesados? ¿Es posible involucrar a algún Comité Técnico Consultivo en la ejecución del plan? ¿Es posible pensar que como resultado de la ejecución del plan se disponga regularmente de algunos indicadores útiles para la gestión y desarrollo de los puertos? ¿Pudiera disponerse de

compendios o estudios de casos hemisféricos, análogos a las mejores prácticas internacionales descritas en el “Tool Kit” del Banco Mundial, que ayuden a los gestores portuarios en el proceso de elaboración de soluciones acordes con los niveles de desarrollo económico y social de los Estados miembros? ¿Podría la CIP aspirar a convertirse en la referencia portuaria preferencial del sector gubernamental (nacional, regional, local) del hemisferio para acompañar al sector privado en la búsqueda de una mayor competitividad de los puertos del hemisferio?

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

3. Objetivos del Plan de Acción 2008-2011

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

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

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

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

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

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

4. Áreas prioritarias para el período 2008-2011

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

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

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

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

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

Área prioritaria 1: Servicios a las cargas

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

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

Dentro del gran número de elementos comprendidos en esta área se considera que la contribución de la CIP al fortalecimiento de la competitividad de los puertos hemisféricos puede dirigirse primordialmente al mantenimiento de estándares satisfactorios de rendimiento en la actividad de manipulación de cargas, la eliminación de los sobrecostos que pudiesen existir y la aplicación de precios razonables para la provisión de los servicios, la promoción del intercambio fluido de datos empleando la moderna tecnología digital, y, finalmente, la mejora de la integridad de las cadenas logísticas que pasan por el puerto, para efectos de evaluación comparativa en iguales

condiciones de factores de evaluación. En consecuencia, los primeros dos objetivos específicos están orientados a contribuir a la mejora de la manipulación física de las cargas, los dos siguientes se refieren a la repercusión de los precios sobre los usuarios mientras que los siguientes promueven la difusión de estándares más elevados en el conjunto de actores de la comunidad portuaria, incluyendo la formación y capacitación de los recursos humanos.

Objetivos específicos:

- (i) Promover la aplicación de los conceptos de productividad, excelencia, calidad y marcas de garantía para contribuir a la competitividad de las empresas de la comunidad portuaria.
- (ii) Promover la estandarización de las estadísticas buscando su fácil elaboración, análisis y aplicación para observar tendencias, realizar pronósticos y elaborar indicadores uniformes de rendimiento de las operaciones de manipulación de cargas (“benchmarking” o patrones de rendimiento) que permitan hacer el seguimiento del grado de utilización de las instalaciones y la calidad de servicio proporcionados a los usuarios y promover la emulación por alcanzar niveles de productividad más elevados.
- (iii) Difundir y consolidar los principios, conceptos y metodologías para la determinación de costos y tarifas en las empresas de la comunidad portuaria para que estas lleven a cabo una racionalización de sus precios y aprecien el impacto de estos en las cadenas logísticas que pasan por el puerto.
- (iv) Elaborar indicadores uniformes de precios aplicados a las mercancías, cargas y contenedores a su paso por el puerto para hacer el seguimiento de su evolución temporal y su impacto en la cadena logística.
- (v) Difundir el empleo de sistemas informatizados de información para la comunidad portuaria que permitan el procesamiento electrónico de toda información relativa a las mercancías.
- (vi) Difundir el Marco Normativo OMA para mejorar la protección de las cadenas logísticas y evaluar su impacto en la competitividad portuaria con indicadores tangibles.
- (vii) Fortalecer la formación y capacitación de los recursos humanos de las empresas portuarias proveedoras de servicios a las cargas en colaboración con los organismos de países desarrollados.

Área prioritaria 2: Servicios a los buques

Orientación principal: Comprende los servicios proporcionados por las empresas y organizaciones de la comunidad portuaria a los buques, durante su tránsito por los canales de acceso y su permanencia en aguas del puerto, para que dichos servicios se realicen en forma eficiente, fiable, segura y a un precio razonable. Con esta orientación quedan incluidos temas de interés como el servicio de practicaje, y por ejemplo las condiciones para su obligatoriedad y la normativa que lo ampara; el servicio de remolque, así como su normativa y la posibilidad de extender su empleo para atender casos de salvamento; el amarre y desamarre de buques; las ayudas a la navegación; y el mantenimiento de las dimensiones y los calados en los canales de acceso y áreas de flotación del puerto. Esto último es de mucha actualidad en tanto es necesario asegurar la veracidad, en todo momento, de dichas dimensiones y calados en razón del arribo de buques cada vez más grandes. Se incluyen también en esta área la simplificación de los procesos formales de recepción y despacho de buques por las autoridades competentes en conformidad con el Convenio OMI de 1965 para Facilitación del Tráfico Marítimo y el pionero de 1963 adoptado durante la II Conferencia Portuaria Interamericana de Mar del Plata; y la coordinación con otras autoridades para contribuir a sus fines, por ejemplo los controles de la autoridad marítima en aplicación del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto de 1992, y aquellos de la autoridad de sanidad para aplicar el Reglamento Sanitario Internacional de 1969 destinado a prevenir el brote y propagación de enfermedades epidémicas portadas por personas, animales, plantas y cosas. En

términos más generales correspondería a esta área hacer el seguimiento de las nuevas tecnologías, como por ejemplo los sistemas de gestión para tráfico de buques (VTS), las medidas de seguridad exigibles a buques metaneros de grandes dimensiones, el suministro de energía a los buques desde el puerto (“cold-ironing”), así también como los aspectos de mejoramiento de la navegación por las vías navegables interiores (punto 10 del plan vigente en tanto se le juzgue no agotado) y la navegación de corta distancia y su posible aplicación para abaratar los fletes aplicables al comercio marítimo de los pequeños estados insulares del Caribe.

La contribución de la CIP en esta área pudiera estar orientada a la aplicación generalizada de procedimientos simplificados de recepción y el despacho de buques, a asegurar la provisión a tiempo de canales de acceso y áreas de flotación adecuadas al tráfico marítimo, al fomento de la navegación interior y el cabotaje como alternativas eficientes frente a otros medios de transporte en Sudamérica y del transporte marítimo de corta distancia en el Caribe, a analizar el efecto de la concentración empresarial en las empresas prestatarias de servicios marítimos, a tomar conocimiento y determinar los probables requerimientos que ejercerán las nuevas tecnologías en el transporte marítimo en los puertos del hemisferio. En consecuencia, para el periodo 2008-2011 se proponen los siguientes objetivos específicos.

Objetivos específicos:

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

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

Orientación principal: Abarca el sustrato legislativo nacional e internacional que norma el quehacer portuario. Hay que señalar que, el cambio substancial producido durante los últimos 15 años en varios Estados miembros y que ha significado una evolución del modelo de administración portuaria basado en el puerto operador hacia otro de puerto terrateniente, ha tenido como marco de referencia, en algunos casos, la promulgación de leyes y reglamentos específicos para los puertos, mientras que en otros se ha limitado a la instrumentación adecuada de leyes genéricas existentes. Por ejemplo, se

ha empleado formas de gestión indirecta, como cesión y concesión, que configuran una organización portuaria hemisférica diferente de la del pasado y que vale la pena considerar en su conjunto dada la tradición legal común de grupos de países y de la posibilidad de la evolución de aquella al compás de las necesidades de desarrollo de los Estados miembros y el comercio internacional. De hecho, en el plan vigente figuran las áreas 1) Reformas y modernización de los sistemas portuarios y 2) Control y participación del Estado que apuntan en el mismo sentido.

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

Los aspectos de seguridad e higiene en el trabajo portuario son componentes esenciales de una buena gestión de los recursos humanos y complementan otros, como las políticas de remuneraciones y de formación, que son de carácter estrictamente nacional y aun local. En este sentido vale la pena señalar la utilidad del reciente “Repertorio de recomendaciones prácticas” elaborado por la OIT que permitirá a los países la aplicación uniforme de medidas de seguridad y salud en los puertos así como considerar la conveniencia de ratificar el Convenio 152² sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios. Un aspecto de sumo interés con relación a los recursos humanos en los puertos del hemisferio es el relativo al incremento de la participación laboral de la mujer en el ámbito portuario, que tradicionalmente le estuvo vedado.

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

Objetivos específicos:

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

Área prioritaria 4: Protección de las instalaciones y los puertos

Orientación principal: Se enmarca en los aspectos de protección del transporte marítimo y el comercio mundial según lo prescrito por la enmienda al Convenio SOLAS y el Código PBIP. Mientras que este último está ya vigente en la mayoría de los puertos de los Estados miembros y entra ahora en la fase de evaluación para asegurar la permanencia de los niveles de protección, en el seno de la CIP se ha elaborado un “Marco estratégico para cooperación interamericana en materia de protección portuaria” con la finalidad de potenciar esta. En síntesis la orientación principal de esta área es la de asegurar el cumplimiento estricto y continuado de estándares de protección de los puertos e instalaciones buscándose su aplicación a un costo razonable. En este sentido los Estados

² Convenio N° 152 de la OIT, actualmente ratificado por 26 países, siendo cinco (5) de éste hemisferio.

miembros pudieran considerar de interés para la toma de decisiones contar con información relativa a la determinación de las inversiones para protección hechas por las entidades portuarias, los beneficios que se perciben de la certificación y los métodos para obtener una financiación adecuada incluyendo la recuperación mediante tarifas aplicadas a los usuarios. Se incluye también en esta área la difusión de medidas más estrictas de protección preconizadas por algunos países así como el análisis costo beneficio inherente a su implementación.

Objetivos específicos:

- (i) Seguir las auditorias de Código PBIP.
- (ii) Implementar el Marco estratégico para cooperación interamericana en materia de protección portuaria.
- (iii) Elaborar un estimado de los montos de las inversiones en infraestructura, equipos e informatización y personal efectuados para lograr la certificación exigida por el Código PBIP.
- (iv) Elaborar un banco de datos sobre protección portuaria con información relativa a niveles de riesgo (días por año en cada nivel), costos de mantenimiento del sistema de protección (costos de equipos, materiales y personal por organización) y métodos de recuperación de costos (monto, concepto, entidad).
- (v) Difundir las medidas más avanzadas y estrictas disponibles para la protección de las instalaciones y puertos así como el análisis costo beneficio inherente a su implementación.

Área prioritaria 5: Inversiones portuarias y asociadas

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

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

Para alcanzar los beneficios derivados de todas estas inversiones es necesaria una cuidadosa planificación estratégica portuaria articulada con los planes de desarrollo económico y social de las regiones que sirve y que pueden traspasar las fronteras. En este sentido el seguimiento de los planes nacionales de desarrollo de las vías de transporte, fomento del transporte intermodal y de iniciativas como IIRSA y PPP son requisitos obligados para la elaboración de escenarios destinados a servir de

base para la promoción y racionalización de las inversiones portuarias y asociadas de ámbito nacional y regional con la finalidad de alcanzar economías de escala. Dos de las áreas del plan vigente vienen a ser relevantes para esta área, la 5) planificación estratégica y la 10) desarrollo de puertos fluviales y lacustres, mientras que la reciente Declaración de Guayaquil³ en la que se hace un llamado para el desarrollo de las infraestructuras para las redes de transporte interior muestra claramente la urgencia de actuar en esta área.

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

Objetivos específicos:

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

Área prioritaria 6: Medio ambiente portuario y desarrollo sostenible

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

Existe también una actividad que puede ser ventajosamente incluida en esta área como es la relativa al desarrollo de la interfaz puerto-ciudad tanto en su vertiente propiamente portuaria, como cuando se promueve el tráfico de cruceros de turismo, como cuando se utiliza para fines extra-

³ Entre la CIP y la AAPA, junio 2006.

portuarios (caso del desarrollo de actividades comerciales, residenciales o de ocio). Al respecto deberá buscarse el equilibrio, de un lado, entre el volumen turístico y la capacidad de la atracción turística para atender dicho volumen sin desmejorarse y, del otro, las exigencias de protección de los recintos portuarios con el fluido acceso requerido por las actividades comerciales, turísticas y lúdicas.

El enfoque holístico apropiado para tratar los asuntos medio ambientales esta ya presente en algunos puertos. Los puertos de países con litoral en el Golfo de Honduras colaboran en la implementación de un plan de acción estratégico para revertir la degradación de los ecosistemas marinos y costeros del Golfo mediante la prevención de la contaminación asociada al transporte marítimo y la reducción de las fuentes de contaminación terrestres que drenan en él. Los mayores puertos de la costa oeste de Norteamérica tienen programas para reducir los niveles de óxidos de azufre y nitrógeno y de las partículas en suspensión contenidos en las emisiones a la atmósfera procedentes de los buques y mejorar así la calidad de vida de las poblaciones costeras. Actualmente esta bajo consideración en el seno de la OMI, anexo VI de MARPOL, la determinación de estándares más estrictos para los combustibles a ser utilizados por los buques durante su estancia en los puertos.

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

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

Objetivos específicos:

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

5. Ejecución del Plan de Acción

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

participarán igualmente los Estados miembros, contándose también con la colaboración de las organizaciones internacionales y países observadores.

El Comité Ejecutivo elaborará cada dos años un *Programa de Trabajo Bienal*, primero el 2008 – 2009 y luego el 2010 – 2011. En cada uno figurarán las actividades necesarias para alcanzar los objetivos de cada área prioritaria, con indicación de sus alcances, el ámbito geográfico y los países involucrados, su contenido indicando los puntos transversales que pudieran ser útiles considerar (por ejemplo fomento de las tecnologías de la información, formación, promoción del rol de la mujer, países insulares caribeños), el cronograma de trabajo y los recursos a asignarse con sus respectivos calendarios y las metas cuantificables que se busca obtener.⁴

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

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

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

(i) Organización de reuniones de diversa índole:

(a) Conferencias de carácter hemisférico, que consisten en certámenes sobre temas especiales en la que participen funcionarios gubernamentales, expertos nacionales e internacionales sobre el tema e invitados especiales de países observadores, organismos internacionales y de la empresa privada. Las conferencias formularán un “Acuerdo de Recomendaciones” las que se elevarán a las instancias correspondientes de la CIP.

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

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

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

(ii) Elaboración de Informes:

(a) Informes eventuales o documentos emitidos en ocasiones por un grupo de trabajo, integrado por varias delegaciones, o por una delegación en particular; encargadas de un tema dentro de un subcomité (como por ejemplo, recomendaciones sobre un tema específico,

⁴ El anexo a este documento incluye una relación de actividades a considerarse para la elaboración detallada de cada *Programa de Trabajo Bienal*.

recopilación de documentos y su presentación en orden predeterminado) en formato impreso o electrónico.

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

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

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

(iii) Otras modalidades:

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

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

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

6. Financiamiento del Plan de Acción

Los recursos necesarios para ejecutar el Plan de Acción 2008-2011, a través del Programa de Trabajo Bienal, provendrán de asignaciones hechas por los Estados miembros, los programas portuarios de la CIP, los asignados por la cooperación proveniente de organismos internacionales y regionales u otras fuentes. El monto de los recursos dependerá en gran parte de la modalidad de ejecución elegida. Si bien el monto de los recursos necesarios para la organización de reuniones de diversa índole es mejor conocido por tenerse ya experiencia en esta modalidad de trabajo durante la ejecución del plan vigente, la determinación de dicho monto para el funcionamiento de grupos de trabajo dedicados a la elaboración y difusión de informes ocasionales o periódicos es más difícil de estimar. En términos generales se puede considerar que representará un aumento significativo de recursos para la ejecución del Programa de Trabajo Bienal, sobre todo por la dedicación a tiempo parcial del personal que estaría involucrado en dichos grupos de trabajo. A pesar de que gran parte del trabajo de estos grupos puede llevarse a cabo utilizando el correo electrónico no se descarta la realización ocasional de reuniones técnicas que incrementará los recursos a ser asignados. Además, el funcionamiento de estos grupos podría requerir el apoyo de la Secretaría por periodos algo más dilatados que los usuales relacionados con la organización de reuniones de índole diversa debido a la necesidad de asegurar que los informes técnicos que se presenten sean completados y distribuidos con la debida antelación. Se hace hincapié la necesidad de potenciar la página web para dar cabida a la nueva actividad de producción de informes.

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

7. Conclusión

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

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

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

ANEXO

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

Área Prioritaria 1 Servicio a las Cargas

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

Área Prioritaria 2 Servicio a los Buques

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

Área Prioritaria 3 Legislación Portuaria

- a. Conferencias Hemisféricas, una sobre Legislación Aplicable en los Puertos para dar inicio a los trabajos de compilación de la legislación correspondiente a la administración y regulación; y la otra sobre Trabajo Portuario, para presentar la información de base que permita iniciar los trabajos de compilación de la legislación laboral, difundir el Convenio de la OIT y presentar los asuntos de género en el ámbito portuario.
- b. Grupos de Trabajo, que se encargarán de la compilación y propuesta de difusión de la legislación aplicable a los puertos y para llevar a cabo una encuesta detallada e informe con propuestas específicas para incrementar la participación laboral de la mujer en el ámbito portuario utilizando una comunidad portuaria seleccionada como caso piloto.

Área Prioritaria 4 Protección de las Instalaciones y los Puertos

- a. Conferencias hemisféricas para evaluación periódica del progreso de las auditorias del código PBIP, implementación del marco estratégico de cooperación interamericana y difusión de medidas más avanzadas y estrictas de protección portuaria con estimaciones de costo beneficio.
- b. Grupo de Trabajo para elaborar un banco de datos de protección portuaria y recomendar sobre su utilización y accesibilidad.

Área Prioritaria 5 Inversiones Portuarias y Asociadas

- a. Conferencias, sobre escenarios de inversión portuaria y Asociada (Sudamérica, América Central y el Caribe); y sobre mecanismos de financiación público-privada de infraestructuras portuarias y asociadas.
- b. Grupo de trabajo para elaboración y publicación periódica de indicadores que permitan perfilar y actualizar los escenarios de inversión seleccionados en un ámbito geográfico.

Área Prioritaria 6 Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

- a. Conferencia hemisférica sobre desarrollo y operación portuaria sostenible en donde se sienten las bases para la elaboración de un código de conducta medio ambiental, se otorgue el Premio Ambiental CIP-OEA y se promueva los Convenios OMI relativos a la protección del medio marino.
- b. Seminarios sobre mitigación ambiental y gestión ambiental en puertos.
- c. Grupos de trabajo, uno encargado de elaborar un código de conducta medio ambiental y, el otro, para preparar un catálogo de realizaciones para mejora de la interfaz puerto-ciudad y recomendar sobre su difusión.

ESTADO DE CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA
MUTUA ENTRE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS INTERAMERICANAS

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento “Estado de Cumplimiento del Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas” (CIDI/CIP/doc.7/07); y

CONSIDERANDO:

Que en la Segunda Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), efectuada en San José de Costa Rica en septiembre del 2001, se aprobó el Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas, documento que constituye una valiosa herramienta para promover la colaboración en todas las áreas del sector portuario para el desarrollo de los puertos del sistema hemisférico;

Que a la fecha, 19 Estados Miembros han consentido en obligarse por el citado Acuerdo estando pendientes el resto de los Estados Miembros;

Que cuatro Estados Miembros (Argentina, Ecuador, México y Perú) han depositado los instrumentos de ratificación del Acuerdo en la Secretaría de la OEA, estando actualmente el Acuerdo en vigencia; y

Que es conveniente dar un especial impulso para la implementación de este mecanismo de colaboración, con el objeto de que puedan ser aprovechados al máximo sus beneficios y se cumpla con sus objetivos fundamentales,

RESUELVE:

1. Instruir a la Secretaría de la CIP para que elabore alternativas específicas de acciones encaminadas a un mejor aprovechamiento del referido Acuerdo y lo presente en su reunión ordinaria del Comité Ejecutivo del 2008.
2. Instar a los Estados Miembros a remitir a la Secretaría de la CIP las diferentes modalidades de cooperación bilateral o multilateral que en materia portuaria están dispuestos a asumir.
3. Instar a los Estados Miembros que todavía no lo han hecho a firmar y ratificar el referido Acuerdo.

PROGRAMA CONJUNTO ENTRE LA COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS (CIP) Y
LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)

LA COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTA:

La Resolución CECIP/Res.15 (VII-05) sobre la Instancia de Cooperación Mutua entre la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), donde se establece la necesidad de elaborar programas conjuntos entre ambos organismos; y

CONSIDERANDO:

Que la comunidad portuaria del hemisferio ha demostrado un alto interés por la realización de acciones conjuntas entre la CIP y la CEPAL, así como con otros organismos internacionales y regionales; y

Que las acciones conjuntas y el intercambio de experiencias son herramientas que permiten enriquecer las actividades de ambas instituciones,

RESUELVE:

1. Intensificar el programa conjunto acordado entre la CIP y la CEPAL particularmente mediante: (i) La elaboración de estadísticas, (ii) realización de seminarios, conferencias y (iii) estudios, documentos informativos y otros temas portuarios y marítimos.

2. Encomendar a la Secretaría de la CIP, que en forma coordinada con la División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte de la CEPAL, elabore un Plan de Trabajo 2008-2009 de Cooperación.

CIDI/CIP/RES. 85 (V-07)

PROYECTO DE DECLARACIÓN DE PANAMÁ SOBRE PROTECCIÓN
MEDIOAMBIENTAL PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El informe de la Primera Conferencia sobre Protección Ambiental Portuaria de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) celebrada en Panamá en abril del 2007 (CIDI/CIP/doc.16/07); y

CONSIDERANDO:

Que el informe final de la referida Conferencia incluye conclusiones y recomendaciones que constituyen la base para un anteproyecto de declaración sobre lineamientos para la protección portuaria ambiental en el hemisferio occidental,

RESUELVE:

1. Transmitir las conclusiones y recomendaciones de la Primera Conferencia sobre Protección Ambiental Portuaria al Comité Ejecutivo a fin de que adopte un proyecto de “Declaración de Panamá sobre Protección Ambiental Portuaria” y lo eleve a consideración de la próxima reunión ordinaria de la CIP.

2. Instar al Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre Protección Ambiental Portuaria e instruir a la Secretaría de la CIP para que colaboren con el Comité Ejecutivo en el logro de un proyecto de consenso entre los Estados Miembros.

REVISTA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento CIDI/CIP/doc.13/07 “Propuesta de la Revista CIP 2008-2009;” y

CONSIDERANDO:

Que la Empresa Editorial Latin Trade Media Management (LT), ha venido produciendo la Revista CIP desde el 2004 en forma satisfactoria;

Que LT ha presentado una propuesta de edición de la Revista CIP para el periodo 2008-2009;
y

Que es necesario conformar el Comité Editorial de la Revista CIP,

RESUELVE:

1. Autorizar la prórroga del contrato con LT a fin de que edite y publique la Revista CIP para el periodo 2008 - 2009.
2. Aprobar la propuesta de LT, incluida en el documento CIDI/CIP/doc.13/07, la cual contiene los términos siguientes:
 - a. Otorgar a la CIP una tarifa mínima de US\$5.000 por publicación que incluye hasta 10 páginas pagadas de publicidad. Se excluyen las páginas “trueque”.
 - b. De haber entre 11 a 15 páginas pagadas de publicidad, se otorgará a la CIP una tarifa adicional de US\$250 por página, hasta un máximo de US\$1.250.
 - c. De haber entre 16 a 20 páginas pagadas de publicidad, se otorgará a la CIP una tarifa adicional de US\$500 por página, hasta un máximo de US\$2.500.
 - d. De haber entre 21 a 25 páginas pagadas por publicidad, se otorgará a la CIP una tarifa adicional de US\$750 por página, hasta un máximo de US\$3.750.
3. Designar como Comité Editorial de la Revista CIP a los Estados Miembros siguientes: El Salvador, México, Perú, República Dominicana y Uruguay.
4. Instar a los Estados Miembros a que contribuyan con colaboraciones técnicas y publicitarias para el éxito en la edición de la revista CIP.

SOLIDARIDAD CON NICARAGUA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que la Región Autónoma del Atlántico Norte (RAAN) de la República de Nicaragua ha sufrido grandes pérdidas en vidas humanas e infraestructura como consecuencia del paso del Huracán Félix, de manera particular las instalaciones de la Administración Portuaria de Puerto Cabezas (APPC), adscrita a la Empresa Portuaria Nacional (EPN); y

Que las instalaciones del mencionado puerto constituyen un elemento de carácter estratégico para la vida y conexión de las comunidades de la Región con los Países del Caribe y el resto de país,

RESUELVE:

1. Declarar su plena solidaridad con el Gobierno y el Pueblo de Nicaragua ante los daños sufridos recientemente por el Huracán Félix.
2. Instar a los Estados Miembros para que presten su colaboración a la República de Nicaragua, en las diversas formas que se convenga con su Autoridad Portuaria para superar los efectos negativos producidos por estos fenómenos, en especial en Puerto Cabezas.
3. Instar a la Secretaría de la CIP para que reciba las ofertas de colaboración que expresen los Estados Miembros y efectúe los enlaces con la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua para su pronta materialización.

CIDI/CIP/RES. 88 (V-07)

INFORMES FINANCIEROS DE LOS PROYECTOS CIP: PROGRAMAS PORTUARIOS Y
CTC 2006 - 2007

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento sobre el “Estado Financiero de los Proyectos de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 2006 – 2007” (CIDI/CIP/doc.10/07) presentado por la Secretaría; y

El informe de la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas (documento CIDI/CIP/doc.22/07) de esta reunión,

CONSIDERANDO:

Que la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas aprobó el documento sobre los Estados Financieros de los Proyectos de la CIP 2006- 2007,

RESUELVE:

1. Aprobar el documento sobre el Estado Financiero de los Proyectos de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 2006 - 2007 (CIDI/CIP/doc.10/07).
2. Agradecer a la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas por su valiosa contribución a la revisión de estos documentos.

CIDI/CIP/RES. 89 (V-07)

PRESUPUESTO 2008 - 2009

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento Proyecto de Presupuesto 2008 - 2009 (CIDI/CIP/doc.11/07) presentado por la Secretaría de la CIP; y

El informe de la Subcomisión de Presupuesto y Asuntos Financieros (documento CIDI/CIP/doc.22/07) de esta reunión,

CONSIDERANDO:

Que corresponde a la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) aprobar el presupuesto para el período 2008 - 2009 y determinar el monto de las contribuciones de las autoridades portuarias de los Estados Miembros al Programa Portuario;

Que dicho presupuesto contará con ingresos provenientes de contribuciones de las autoridades portuarias de los Estados Miembros y será la principal fuente de financiamiento de las actividades de cooperación para el desarrollo del sector portuario hemisférico;

Que la Subcomisión de Presupuesto y Asuntos Financieros aprobó el documento sobre los Estados Financieros de los proyectos de la CIP 2006 - 2007 donde se establece un excedente de fondos que representan el doble de las contribuciones anuales de los Estados Miembros, permitiendo una apropiación especial parcial para el presupuesto 2008-2009;

Que las autoridades portuarias de los Estados Miembros han asumido la responsabilidad de ejecutar el Plan de Acción 2008 - 2011 de la Comisión, proporcionando medios y recursos para llevarlo a cabo; y

Que la Subcomisión de Presupuesto y Asuntos Financieros aprobó el proyecto de presupuesto 2008-2009 de la CIP presentado por la Secretaría de la CIP,

RESUELVE:

1. Aprobar el presupuesto de la CIP por la suma de US\$456.3 mil para el año 2008 y US\$461.3 mil para el año 2009, que se adjunta como anexo a esta resolución, incluyendo las asignaciones especiales para el 2008 de US\$125 mil y para el 2009 de US\$125 mil de los saldos correspondientes al CIP Programa Portuario 2007.

2. Mantener la suma de US\$6,000 como contribución anual de las autoridades portuarias de los Estados Miembros al CIP Programa Portuario.

3. Instar a los Estados Miembros para que cumplan puntualmente con el pago de sus contribuciones, haciendo especial hincapié en aquellos que mantienen pagos pendientes.

4. Suspender los beneficios derivados de los proyectos que se financien con recursos del CIP Programa Portuario, a partir del 1 de julio 2008 a todo país que adeude más de un año de la referida contribución, hasta tanto regularicen su situación.

5. Instar a las autoridades portuarias de los Estados Miembros a que, de conformidad con los procedimientos internos, efectúen sus contribuciones al CIP Programa Portuario en los primeros meses de 2008 y 2009.

6. Facultar a la Secretaría de la CIP para que recaude los fondos aprobados y los ejecute de conformidad con el presupuesto de la CIP Programa Portuario.

7. Instar a la Secretaría de la CIP a que gestione ante los organismos internacionales y gobiernos cooperantes recursos complementarios que permitan expandir las áreas de trabajo o ampliar la cobertura de las actividades y proyectos de la CIP.

8. Encargar a la Secretaría de la CIP que, conjuntamente con el envío del anuncio de cobro remitido a las Cancillerías, remita una copia del mismo a las autoridades portuarias acreditadas ante la Comisión.

PROYECTO DE PRESUPUESTO 2008 – 2009

INTRODUCCIÓN

Según el reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), esta deberá aprobar el presupuesto para el bienio 2008-2009.

En tal sentido la Secretaría de la CIP, por instrucción del Comité Ejecutivo, ha elaborado el siguiente proyecto.

Para su elaboración ha tenido en cuenta los siguientes lineamientos de ese Comité:

- i) Incluir como ingresos, en adición a las contribuciones de los Países miembros, todo aporte que se registre en las cuentas de la CIP.
- ii) Incluir las partidas de disminuciones en detalle.
- iii) Utilizar como referencia las partidas de costos utilizadas por la SG/OEAS, tales como: personal, viajes, equipo y materiales, documentos, contratos de personal y otros.
- iv) Tomar en consideración las Normas Generales de la OEA para este documento.

El proyecto de Presupuesto de la CIP para 2008-2009 se expresa en dólares de los Estados Unidos.

Cuadro No. 1: Proyecto de Presupuesto 2008

Ingresos

El total de ingresos presupuestado para el año 2008 es de \$456.3 mil, y será recaudado de las siguientes fuentes:

1. *Países miembros*, contribuciones de \$6.0 mil anuales por cada uno de los 34 Países miembros, total: \$204.0 mil.
2. *Revista CIP*, derechos a recibirse de la empresa que obtenga la concesión de producir la revista, de \$5.0 mil por cada una de las tres publicaciones anuales, total: \$15.0 mil.
3. *Reunión del Comité Ejecutivo* a celebrarse en Argentina, aporte del País Sede por: \$25.0 mil.
4. *Otros eventos*, a realizarse durante el año: Conferencia Hemisférica sobre Logística y Puertos, aporte País Sede \$20.0 mil y la III Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria, aporte del País Sede \$20.0 mil, total: \$40.0 mil.
5. *Otros ingresos*, provenientes de los CTC por organización y celebración de sus reuniones anuales por \$10.0 mil; e ingresos de recepciones que se organicen por encargo de algún país oferente en cualquiera de las reuniones o eventos de la CIP, y del recaudo de derechos de los invitados a reuniones y eventos por: \$6.0 mil; total \$16.0 mil.
6. *CIP Programa Portuario*, apropiación especial del saldo de este proyecto, total: \$125.0 mil.
7. *OEA*, aporte de su Fondo Regular a la CIP, total: \$7.3 mil
8. *Agencias cooperantes*, aporte de la Fundación Valenciaport para becas a la Maestría sobre Gestión Portuaria y Transporte Multimodal, total: \$24.0 mil

Egresos

El total de egresos presupuestado para el año 2008 es de \$456.3 mil y será distribuido para la ejecución de tres proyectos: Oficina de la Secretaría, Reuniones y Cooperación Técnica, en la siguiente forma.

Oficina de la Secretaría, que es el órgano permanente de la CIP y que requiere recursos para su normal y diario funcionamiento durante los 12 meses del año. Para el año 2008, cuenta con una asignación de \$97.8 mil, ó 21.4% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Nómina*, una posición administrativa de la Secretaría General de la OEA, nivel G-5, 12 meses, total: \$47.4 mil
2. *Viajes*, del personal de la Secretaría para participar en reuniones propias de la OEA; en reuniones y eventos institucionales relacionados con el tema portuario; y para participar en actividades de cooperación de la CIP y otras entidades cooperantes (cursos, seminarios, asesoría técnica), total: \$29.6 mil

3. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de oficina, total: \$3.6 mil.
4. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$3.6 mil.
5. *Contratos por resultado*, para especialistas de corta duración, para realizar trabajos técnicos incluyendo traducción de documentos, total \$10.0 mil.
6. *Otros*, recursos para teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad y misceláneos por 12 meses: total \$3.6 mil.

Reuniones, son los eventos de corta duración para concretar el diálogo portuario interamericano y fortalecer la cooperación hemisférica de la CIP. Para el año 2008, cuenta con una asignación de \$89.8 mil, ó 19.7% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Viajes*, del personal de la Secretaría para participar en la reunión anual del Comité Ejecutivo y en las dos conferencias especializadas programadas a celebrarse ese año, total: \$65.0 mil.
2. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de oficina, total: \$1.0 mil.
3. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$0.9 mil.
4. *Contratos por resultado*, para asesores técnicos, asistentes y traductores, por corta duración, total: \$17.4 mil.
5. *Otros*, teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad y misceláneos, total: \$5.5 mil.

Cooperación Técnica, son los servicios de apoyo que realiza la CIP en beneficio de la comunidad portuaria de los Países miembros y organismos regionales e internacionales como: capacitación y formación, Revista CIP, portal electrónico, difusión y promoción portuaria y asistencia técnica especializada. Para el año 2008, cuenta con una asignación de \$268.7 mil, ó 58.9% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Capacitación y viajes*, de becarios portuarios de los Países miembros y de instructores a seminarios, cursos y demás actividades de cooperación que realiza la CIP, total: \$138.0 mil.
2. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de apoyo para esas actividades de cooperación, total: \$4.0 mil.
3. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$2.4 mil.
4. *Contratos por resultado*, para cuatro asistentes de la Secretaría (cooperación, capacitación/revista, cómputo y administrativo) por mediano plazo; para instructores de las actividades de capacitación; y para traductores, total: \$118.4 mil.
5. *Otros*, teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad e imprevistos, total: \$5.9 mil.

Cuadro No. 2: Proyecto de Presupuesto 2009

Ingresos

El total de ingresos presupuestado para el año 2009 es de \$461.3 mil, y será recaudado de las siguientes fuentes:

1. *Países miembros*, contribuciones de \$6.0 mil anuales por cada uno de los 34 Países miembros, total: \$204.0 mil.
2. *Revista CIP*, derechos a recibirse de la empresa que obtenga la concesión de producir la revista, de \$5.0 mil por cada una de las tres publicaciones anuales, total: \$15.0 mil.
3. *Reuniones*, de la Comisión (Sexta) a realizarse en El Salvador y de la XI Reunión del Comité Ejecutivo, en sede por decidir; aportes de 22.0 mil por país sede, total: \$44.0 mil.
4. *Otros eventos*, a realizarse durante el año: Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria, aporte País Sede \$25.0 mil.
5. *Otros ingresos*, provenientes de los CTC por organización y celebración de sus reuniones anuales por \$10.0 mil; e ingresos de recepciones que se organicen por encargo de algún país oferente en cualquiera de las reuniones o eventos de la CIP, y del recaudo de derechos de los invitados a reuniones y eventos por: \$7.0 mil; total \$17.0 mil.
6. *CIP Programa Portuario*, apropiación especial del saldo de este proyecto, total: \$125.0 mil.
7. *OEA*, aporte de su Fondo Regular a la CIP, total: \$7.3 mil.
8. *Agencias cooperantes*, aporte de la Fundación Valenciaport para becas a la Maestría sobre Gestión Portuaria y Transporte Multimodal, total: \$24.0 mil.

Egresos

El total de egresos presupuestado para el año 2009 es de \$461.3 mil y será distribuido para la ejecución de tres proyectos, Oficina de la Secretaría, Reuniones y Cooperación Técnica, en la siguiente forma:

Oficina de la Secretaría, que es el órgano permanente de la CIP y que requiere recursos para su normal y diario funcionamiento durante los 12 meses del año. Para el año 2009, cuenta con una asignación de \$98.9 mil, ó 21.4% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Nómina*, una posición administrativa de la Secretaría General de la OEA, nivel G-5, 12 meses, total: \$48.0 mil
2. *Viajes*, del personal de la Secretaría para participar en reuniones propias de la OEA; en reuniones y eventos institucionales relacionados con el tema portuario; y para participar en actividades de cooperación de la CIP y otras entidades cooperantes (cursos, seminarios y asesoría técnica), total: \$29.6 mil.

3. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de oficina, total: \$3.6 mil.
4. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$3.6 mil.
5. *Contratos por resultado*, para especialistas de corta duración, para realizar trabajos técnicos incluyendo traducción de documentos, total \$10.5 mil.
6. *Otros*, recursos para teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad y misceláneos por 12 meses: total \$3.6 mil.

Reuniones, son los eventos de corta duración para concretar el diálogo portuario interamericano y fortalecer la cooperación hemisférica de la CIP. Para el año 2009, cuenta con una asignación de \$94.0 mil, ó 20.4% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Viajes*, del personal de la Secretaría para participar en la reunión de la Comisión, del Comité Ejecutivo y la conferencia especializada programada a celebrarse ese año, total: \$69.0 mil.
2. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de oficina, total: \$1.0 mil.
3. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$0.9 mil.
4. *Contratos por resultado*, para asesores técnicos, asistentes y traductores, por corta duración, total: \$17.4 mil.
5. *Otros*, teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad y misceláneos, total: \$5.7 mil.

Cooperación Técnica, Son los servicios de apoyo que realiza la CIP en beneficio de la comunidad portuaria de los Países miembros y organismos regionales e internacionales como: capacitación y formación, Revista CIP, portal electrónico, difusión y promoción portuaria y asistencia técnica especializada. Para el año 2009, cuenta con una asignación de \$268.4 mil, ó 58.2% del presupuesto, y sus egresos son los siguientes:

1. *Capacitación y viajes*, de becarios portuarios de los Países miembros y de instructores a seminarios, cursos y demás actividades de cooperación que realiza la CIP, total: \$136.8 mil.
2. *Equipo y suministros*, adquisición de materiales de apoyo para esas actividades de cooperación, total: \$6.0 mil.
3. *Documentos*, producción de informe, estudios, reproducción de documentos y costos de imprenta, total: \$2.4 mil.
4. *Contratos por resultado*, para cuatro asistentes de la Secretaría (cooperación, capacitación/revista, cómputo y administrativo) por mediano plazo; para instructores de las actividades de capacitación; y para traductores, total: \$118.4 mil.
5. *Otros*, teléfono, fax, Internet, comunicaciones, movilidad, misceláneos e imprevistos, total: \$4.8 mil.

Cuadro No. 3 Ingresos: Comparativo

Este cuadro muestra los ingresos presupuestados para los años 2008 y 2009. Asimismo se incluye como referencia el monto presupuestado en el ejercicio del año anterior (2007).

El ingreso presupuestado para los años 2008 y 2009 se incrementa en 1.1% (menor al nivel inflacionario esperado). Entre los años 2007 y 2008 aumenta en 3.3%.

El principal componente de los ingresos de los presupuestos de esos años, así como lo ha sido en el pasado, es la **contribución** de los 34 Países miembros por \$6.0 mil cada uno, lo que hace un total de \$204.0 mil por año (equivalente a un 44.7% y 44.2% respectivamente. En el año 2007 representó el 46.2% del su presupuesto.)

El segundo componente relevante es la apropiación especial que se consigna del proyecto **CIP Programa Portuario**, de \$125.0 mil por año, equivalente al 27.4% para el 2008 y 27.1% para el 2009.⁵ En el año 2007 se apropió \$50.0 mil lo que representó el 11.3% de ese presupuesto.

La realización de **reuniones** de la CIP y **otros eventos**, como las conferencias especializadas constituyeron en su conjunto el siguiente rubro de importancia de ingresos del presupuesto, siendo \$65.0 mil (14.3%) y \$69.0 (14.9%) para 2008 y 2009, respectivamente. En el año 2007 el monto asignado para esas partidas fue de \$90.0 mil (20.4%).

Los aportes de las **agencias cooperantes**, como la Fundación Valenciaport, con \$24.0 al año, hacen el 5.3% y 5.2% respectivamente del presupuesto anual de 2008 y 2009. Entre 2008 y 2007 se incrementó en 20%.

Los recursos generados por la **Revista CIP** de \$15.0 por año, contribuyen con el 3.3% del presupuesto del 2008 y del 2009.⁶

Finalmente otros elementos del presupuesto con menor relevancia son los **otros ingresos**, que incluye los aporte de los CTC para financiar sus reuniones, y aquellos que se captan por ingresos de los invitados y recepciones, así como el aporte de la **OEA**, y en conjunto hacen un aporte relativo del 5.1% y 5.3% respectivamente.(\$23.3mil y \$24.3.0 mil).

Cuadro No. 4 A Egresos: comparativo por partidas de gasto

Este cuadro muestra el egreso presupuestado para los años 2008 y 2009 por partida de gasto, adicionalmente incluye como referencia el monto de egreso presupuestado en el ejercicio del año anterior (2007).

El egreso presupuestado para los 12 meses del año 2008 es de \$456.3 mil, es decir superior en un 3.3% (\$14.5 mil) al del año 2007. A su vez, el egreso del 2009 es superior en 1.1% (\$5.0 mil), o sea de \$461.3 mil al del año anterior.

⁵ Teniendo en cuenta que el saldo de dicho proyecto al 31 de junio de 2007 es de \$501,382 se calcula que hay suficientes recursos para poder asignar dichos montos durante el bienio, y adicionalmente se mantendrá un fondo de reserva superior a los ingresos por contribuciones de los Países miembros por un año.

⁶ Esta contribución disminuyó a partir del 2007 en 66.7% con relación al año anterior cuando dicho ingreso fue de \$45.0 mil.

Para los años de análisis el egreso esta estructurado en las siguientes seis partidas de gasto.

1. *Nómina*, con \$47.4 mil en el 2008 y \$48.0 mil para el 2009 (1.3% de alza). Sin variación entre 2007 y 2008. Esta partida representa el 10.4% del presupuesto de ambos años y similar al 2007.
2. *Viajes/Becas*, con \$232.6 mil y \$235.4 mil para 2008 y 2009 respectivamente (alza de \$2.8 mil o 1.2%), o sea 51% esos presupuestos. En el año 2007 representó el 55.1%.
3. *Equipo y suministros*, con \$8.6 mil (1.9% del presupuesto del 2008) y \$10.6 mil (2.3% del presupuesto del 2009) o sea representó un alza de \$2.0 mil ó incremento del 18.9% entre esos años. En el 2007 esta partida representó el 2.6 % del presupuesto.
4. *Documentos*, cuenta con montos fijos de \$6.9 mil para cada año, equivalente al 1.5% de sus presupuestos de los años 2008 y 2009. En el año 2007 esta partida representó el 1.6% del presupuesto.
5. *Contratos por resultado*, para el año 2008 el monto de \$145.8 mil (32 % del presupuesto) y \$146.3 mil para el siguiente periodo (31.7%), lo cual representa un alza de.5%.En el 2007 esta partida representó el 26.7% de su presupuesto.
6. *Otros*, con \$15.0 mil y \$14.1 mil para los años 2008 y 2009 respectivamente. En promedio representa el 3.3% del presupuesto de esos años, igual a la del 2007.

Cuadro No. 4 B Egresos: comparativo por proyectos

El presupuesto de egresos para los años 2008 y 2009 igualmente se puede analizar por los tres proyectos.

1. *Oficina de la Secretaría*. Se le asigna el 21.4% del presupuesto del 2008 (\$97.8 mil) y 21.4% (\$98.9 mil) del 2009. Es decir un incremento de \$1.1 mil o de 1.1%. En el 2007 este proyecto contaba con el 22.2% del presupuesto.
2. *Reuniones*. Se le asigna el 19.7% del presupuesto del año 2008 (\$89.8 mil) y 20.4% (\$94.0 mil) del 2009. Hay un alza de \$4.2 mil, o de 4.7%. En el año 2007 este proyecto representó el 27.7% del presupuesto.
3. *Cooperación técnica*. Se le asigna el 58.9% del presupuesto del año 2008 (\$268.7 mil) y 58.2% (\$268.4 mil) del 2009. Hay una disminución de \$0.3 mil, o de -.1%. En el año 2007 este proyecto representó el 50.1% del presupuesto.

COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS
CUADRO N° 1 PROYECTO DE PRESUPUESTO 2008
(miles de US dólares)

INGRESOS		No.	\$	\$	%
1. Países miembros	Contribuciones	34	6.0	204.0	44.7
2. Revista CIP	Derechos	3	5.0	15.0	3.3
3. Reuniones	Comité Ejecutivo	1	25.0	25.0	5.5
4. Otros eventos	Conferencias, cursos, seminarios	1	40.0	40.0	8.8
5. Otros ingresos	CTC, recepciones y admisión	1	16.0	16.0	3.5
6. CIP Programa Portuario	Apropiación especial	1	125.0	125.0	27.4
7. OEA	Fondo Regular	1	7.3	7.3	1.6
8. Agencias cooperantes	Valenciaport	1	24.0	24.0	5.3
			456.3	100.0	

EGRESOS		No.	Meses	\$/mes	\$	\$	\$	%	
Oficina de la Secretaría								97.8	21.4
1. Nómina	Posición G-5/OEA	1	12	3.9	47.4	47.4			
2. Viajes		No.	\$		\$	\$			
(i) OEA	Caribe, CA/SA	2	1.9		3.7				
(ii) Institucional CIP	2 USA, 2 Caribe, 2 CA/SA	6	1.9		11.1				
(iii) Cooperación	2 Caribe, 2 CA, 3 SA, 1 Sp.	8	1.9		14.8				
		Meses	\$		\$	\$			
3. Equipo y Suministros	Materiales	12	0.3		3.6	3.6			
		Meses	\$		\$	\$			
4. Documentos	Reproducción, imprenta, copias	12	0.3		3.6	3.6			
		No.	\$		\$	\$			
5. Contratos	Asesorías Técnicas/Traductores	2	5		10.0	10.0			
		Meses	\$		\$	\$			
6. Otros	Comunicaciones, movilidad y misceláneos	12	0.3		3.6	3.6			
Reuniones								89.8	19.7
1. Viajes		No.	\$		\$	\$			
(i) Reunión CECIP	Argentina	1	25.0		25.0				
(ii) Conferencia Protección	Rep. Dominicana	1	20.0		20.0				
(iii) Conferencia Logística	México	1	20.0		20.0				
		Meses	\$		\$	\$			
2. Equipo y Suministros	Materiales	3	0.3		1.0	1.0			
		No.	\$		\$	\$			
3. Documentos	Reproducción, imprenta, copias	3	0.3		0.9	0.9			
		No.	\$		\$	\$			
4. Contratos						17.4			
(i) Asesores Técnicos	\$.4 x 15 días = \$ 6.0	2	6.0		12.0				
(ii) Asistentes	\$.2 x 15 días = \$ 3.0	1	3.0		3.0				
(iii) Traductores	1 traductor, \$.4 x 6 días = \$ 2.4	1	2.4		2.4				
		Meses	No.	\$	\$	\$			
5. Otros						5.5			
(i) Comunicaciones y movilidad		3		0.2	0.6				
(ii) Recepciones			1	4.9	4.9				

Cooperación Técnica						268.7	58.9
		No.	\$	\$	\$		
1. Capacitación						138.0	
(I) Becarios	Derechos/viajes a diversos cursos	64	1.5		96.0		
(ii) Valencia	Derechos/viajes a curso Valencia	2	11.0		22.0		
(ii) Instructores-Coord.	2 instructores, 5 cursos, \$2.0/curso	10	2.0		20.0		
		Meses	\$		\$		
2. Equipo y Suministros						4	
(i) Equipo		4	0.25		1.0		
(ii) Suministros		12	0.25		3.0		
		Meses	\$		\$		
3. Documentos						2.4	
	Reproducción, imprenta, copias	12	0.2		2.4	2.4	
		No.	Meses		\$	\$	
4. Contratos						118.4	
(i) Asistentes							
Capacitación/Revista		1	10	2.5	25.0		
Cooperación		1	10	3.5	35.0		
Cómputo/Portal		1	6	2.3	13.8		
Administrativo		1	9	2.2	19.8		
(ii) Instructor/coordinador	2 instructores, 5 cursos,\$2.0 /curso	10		2.0	20.0		
(iii) Traductores	2 traduc. \$.4/dia, 6 días c/u = \$2.4	2		2.4	4.8		
		\$	Meses	No.	\$	\$	
5. Otros						5.9	
(i) Comunicaciones		0.29	12	1	3.5		
(ii) Imprevistos		0.2	12	1	2.4		
TOTAL						456.3	456.3 100.0
						456.3	
EXCEDENTE						0.0	

COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS
CUADRO N° 2 PROYECTO DE PRESUPUESTO 2009
(miles de US dólares)

INGRESOS		No.	\$	\$	%
1. Países miembros	Contribuciones	34	6.0	204.0	44.2
2. Revista CIP	Derechos	3	5.0	15.0	3.3
3. Reuniones	Comision y Comité Ejecutivo	1	44.0	44.0	9.5
4. Otros eventos	Conferencias, cursos, seminarios	1	25.0	25.0	5.4
5. Otros ingresos	CTC, recepciones y admisión	1	17.0	17.0	3.7
6. CIP Programa Portuario	Apropiación especial	1	125.0	125.0	27.1
7. OEA	Fondo Regular	1	7.3	7.3	1.6
8. Agencias cooperantes	Valenciaport	1	24.0	24.0	5.2
				461.3	100.0

EGRESOS		No.	Meses	\$/mes	\$	\$	\$	%	
Oficina de la Secretaría								98.9	21.4
1. Nómina	Posicion G-5/OEA	1	12	4	48.0	48.0			
2. Viajes		No.	\$		\$	\$			
							29.6		
(i) OEA	Caribe, CA/SA	2	1.9		3.7				
(ii) Institucional CIP	2 USA, 2 Caribe, 2 CA/SA	6	1.9		11.1				
(iii) Cooperación	2 Caribe, 2 CA, 3 SA, 1 Sp.	8	1.9		14.8				
		Meses	\$		\$	\$			
3. Equipo y Suministros	Materiales	12	0.3		3.6	3.6			
		Meses	\$		\$	\$			
4. Documentos	Reproducción, imprenta, copias	12	0.3		3.6	3.6			
		No.	\$		\$	\$			
5. Contratos	Asesorías Técnicas/Traductores	2	5.3		10.5	10.5			
		Meses	\$		\$	\$			
6. Otros	Comunicaciones, movilidad y misceláneos	12	0.3		3.6	3.6			
Reuniones								94.0	20.4
1. Viajes		No.	\$		\$	\$			
							69.0		
(i) Reunion Comision	El Salvador	1	22.0		22.0				
(ii) Reunion Comite Ejecutivo	País sede	1	22.0		22.0				
(iii) Conferencia Ambiental	Brasil	1	25.0		25.0				
		Meses	\$		\$	\$			
2. Equipo y Suministros	Materiales	3	0.3		1.0	1.0			
		No.	\$		\$	\$			
3. Documentos	Reproducción, imprenta, copias	3	0.3		0.9	0.9			
		No.	\$		\$	\$			
4. Contratos							17.4		
(i) Asesores Técnicos	\$.4 x 15 días = \$ 6.0	2	6.0		12.0				
(ii) Asistentes	\$.2 x 15 días = \$ 3.0	1	3.0		3.0				
(iii) Traductores	1 traductor, \$.4 x 6 días = \$ 2.4	1	2.4		2.4				
		Meses	No.	\$	\$	\$			
5. Otros							5.7		
(i) Comunicaciones, movilidad y misceláneos		3		0.2	0.6				
(ii) Recepciones		1		5.1	5.1				

Cooperación Técnica					268.4	58.2
		No.	\$	\$	\$	
1. Capacitación					136.8	
(I) Becarios	Derechos/viajes a diversos cursos	60	1.6	94.8		
(ii) Valencia	Derechos/viajes a curso Valencia	2	11.0	22.0		
(ii) Instructores-Coord.	2 instructores, 5 cursos, \$2.0/curso	10	2.0	20.0		
		Meses	\$	\$		
2. Equipo y Suministros					6.0	
(i) Equipo		2	1.5	3.0		
(ii) Suministros		12	0.25	3.0		
		Meses	\$	\$	\$	
3. Documentos	Reproducción, imprenta, copias	12	0.2	2.4	2.4	
		No.	Meses	\$	\$	\$
4. Contratos					118.4	
(i) Asistentes						
Capacitación/Revista		1	10	2.5	25.0	
Cooperación		1	10	3.5	35.0	
Cómputo/Portal		1	6	2.3	13.8	
Administrativo		1	9	2.2	19.8	
(ii) Instructor/coordinador	2 instructores, 5 cursos,\$2.0 /curso	5		4.0	20.0	
(iii) Traductores	2 traduc. \$ 4/día, 6 días c/u = \$2.4	2		2.4	4.8	
		\$	Meses	No.	\$	\$
5. Otros					4.8	
(i) Comunicaciones, movilidad y misceláneos		0.3	12	1	3.6	
(ii) Imprevistos		0.1	12	1	1.2	
TOTAL					461.3	100.0
					461.3	
EXCEDENT					0.0	

COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS
 Proyecto de Presupuesto 2008-2009

Cuadro No. 3 INGRESOS: COMPARATIVO
 (Miles de dolares)

INGRESOS	2007			2008			2009			Var (08/07)%	Var (09/08)%	
	\$	%	No.	\$	%	No.	\$	%	No.			
1. Paises Miembros	204.0	46.2	34	6.0	44.7	34	6.0	44.2	34	204.0	44.2	0.0
2. Revista CIP	45.0	10.2	3	5.0	3.3	3	5.0	15.0	3	15.0	3.3	-66.7
3. Reuniones	60.0	13.6	1	25.0	5.5	1	44.0	44.0	1	44.0	9.5	-58.3
4. Otros eventos	30.0	6.8	1	40.0	8.8	1	25.0	25.0	1	25.0	5.4	33.3
5. Otros ingresos	25.5	5.8	1	16.0	3.5	1	17.0	17.0	1	17.0	3.7	-37.5
6. CIP Programa Portuario	50.0	11.3	1	125.0	27.4	1	125.0	125.0	1	125.0	27.1	150.0
7. OEA	7.3	1.7	1	7.3	1.6	1	7.3	7.3	1	7.3	1.6	0.0
8. Agencias cooperantes	20.0	4.5	1	24.0	5.3	1	24.0	24.0	1	24.0	5.2	20.0
TOTAL	441.8	100.0		456.3	100.0		461.3	100.0		461.3	100.0	3.3

**COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS
PROYECTO DE PRESUPUESTOS 2008-2009**

**CUADRO No 4A EGRESOS: COMPARATIVO POR PARTIDAS DE GASTO
(miles de dolares y porcentaje)**

	2007		2008		2009		VAR 08/07		VAR 09/08	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
INGRESOS	441.8		456.3		461.3		14.5	3.3	5.0	1.1
EGRESOS										
NOMINA	47.4	10.7	47.4	10.4	48.0	10.4	0.0	0.0	0.6	1.3
VIAJES/BECAS	243.5	55.1	232.6	51.0	235.4	51.0	-10.9	-4.5	2.8	1.2
EQUIPO Y SUMINISTROS	11.7	2.6	8.6	1.9	10.6	2.3	-3.1	-26.5	2.0	18.9
DOCUMENTOS	7.0	1.6	6.9	1.5	6.9	1.5	-0.1	-1.4	0.0	0.0
CONTRATOS	117.8	26.7	145.8	32.0	146.3	31.7	28.0	23.8	0.5	0.3
OTROS	14.4	3.3	15.0	3.3	14.1	3.1	0.6	4.2	-0.9	-6.4
TOTAL	441.8	100.0	456.3	100.0	461.3	100.0	14.5	3.3	5.0	1.1

**CUADRO No 4B EGRESOS: COMPARATIVO POR PROYECTOS
(miles de dólares y porcentaje)**

PROYECTOS	2007		2008		2009		VARIACION 08/07		VARIACION 09/08	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
OFICINA DE LA SECRETARIA	98.3	22.2	97.8	21.4	98.9	21.4	-0.5	-0.1	1.1	1.1
REUNIONES	122.2	27.7	89.8	19.7	94.0	20.4	-32.4	-7.3	4.2	4.7
COOPERACION TECNICA	221.3	50.1	268.7	58.9	268.4	58.2	47.4	10.7	-0.3	-0.1
TOTAL	441.8	100.0	456.3	100.0	461.3	100.0	14.5	3.3	5.0	1.1

TERCERA CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE PROTECCIÓN PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria organizada por la CIP y celebrada en octubre del 2006 en Puerto La Cruz, Venezuela, brindó la oportunidad para difundir, transferir y compartir información y mejores prácticas entre Estados Miembros y recomendó la realización de una nueva conferencia para el 2008;

Que es de mayor importancia continuar y reforzar la protección portuaria en el hemisferio occidental debido a que diversos Estados Miembros requieren información, asesoría especializada y financiamiento sobre protección portuaria, así como mayor coordinación entre ellos; y

Que la delegación de la República Dominicana a través del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas (SEFA) y de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) ha ofrecido ser sede para la celebración de la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria de la OEA en su país,

RESUELVE:

1. Aprobar la celebración de la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria en Punta Cana, República Dominicana, en abril de 2008.
2. Instruir a la Secretaría de la CIP que coordine con la delegación de la República Dominicana y el Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre Protección Portuaria a fin de elaborar una propuesta sobre dicha conferencia y la presente al Comité Ejecutivo en su reunión ordinaria de 2007 para su consideración y difusión.
3. Agradecer a la delegación de la República Dominicana, principalmente al CESEP y la APORDOM, por el gentil ofrecimiento de ser sede de dicha conferencia.

SEGUNDA CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE PROTECCIÓN AMBIENTAL
PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que la Primera Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria, organizada por la CIP y celebrada en abril de 2007 en la Ciudad de Panamá, Panamá, brindó la oportunidad para promover el intercambio de información sobre los aspectos relacionados con la protección ambiental portuaria en el hemisferio occidental, concientizar al sector portuario sobre la importancia de la protección ambiental como un valor agregado a su actividad, y que asimismo recomendó la celebración de una nueva conferencia;

Que es de mayor importancia continuar y reforzar la protección ambiental portuaria en el hemisferio occidental;

Que muchos Estados Miembros requieren información, asesoría especializada y financiamiento sobre protección ambiental portuaria, así como mejorar la coordinación entre las administraciones portuarias en materias portuarias ambientales y facilitar el intercambio de experiencias y aplicación de prácticas aceptables; y

Que la delegación de Brasil a través de la Administración de Puertos de Paranaguá y Antonina (APPA) ha ofrecido ser sede para la celebración de la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria en su país,

RESUELVE:

1. Aprobar la celebración de la Segunda Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria en Paranaguá, Brasil, en el año 2009.
2. Instruir a la Secretaría de la CIP que coordine con la delegación de Brasil y el Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre Protección Ambiental Portuaria a fin de elaborar una propuesta sobre dicha conferencia y la presente al Comité Ejecutivo en su reunión ordinaria de 2008 para su consideración y difusión.
3. Agradecer a la delegación de Brasil particularmente a la APPA, por el ofrecimiento de ser sede de dicha conferencia.

PRIMERA CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD
PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que importantes países del mundo y organismos internacionales han puesto en práctica o han recomendado aplicar diversas normas sobre logística y puertos, constituyéndose estos como un eslabón importante de la cadena de transporte;

Que es propósito de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) proponer y promover la política de cooperación hemisférica para el desarrollo del sector portuario a fin de facilitar el transporte y el comercio internacional y ha establecido el Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre Logística y Competitividad;

Que es necesario conocer el grado de avance de los puertos del hemisferio en la adopción de medidas de desarrollo de las cadenas logísticas; y

Que la delegación de México ha ofrecido ser sede para la celebración de la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria a celebrarse en el año 2008 en el Puerto de Manzanillo, Colima en México,

RESUELVE:

1. Celebrar la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y competitividad Portuaria en la ciudad de Manzanillo, México en el año 2008, la cual contará con el auspicio de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, con el objetivo de intercambiar información y conocimiento sobre la situación de la logística y la competitividad de los puertos en el Hemisferio e identificar estrategias y mecanismos para su mejoramiento.
2. Instruir a la Secretaría de la CIP que coordine con la delegación de México y el CTC sobre Logística y Competitividad a fin de elaborar una propuesta sobre dicha conferencia y presentarla al Comité Ejecutivo en su reunión ordinaria del 2007 para su consideración y difusión.
3. Agradecer a la delegación de México por el gentil ofrecimiento de ser sede de esta conferencia.

MODIFICACION AL REGLAMENTO DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS
(CIP)

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

Los artículos 5(e) y 87 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), que facultan a la Comisión a proponer modificaciones a su Reglamento y establecen el procedimiento para su aprobación; y

El informe de la Secretaría referente a la necesidad de modificar el artículo 84 (2) del Reglamento de la CIP justificando que los Fondos Específicos Programa Portuario Especial y Programa Portuario de Emergencia sean modificados en Fondos Específicos “CIP Programa Portuario” y “Comités Técnicos Consultivos,”

CONSIDERANDO:

Que es necesario modificar el Reglamento de la CIP con el propósito de perfeccionar el funcionamiento de sus instancias,

RESUELVE:

1. Elevar al Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI) la siguiente propuesta de modificación del artículo 84(2) del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP):

Artículo 84

La Secretaría General establecerá el Fondo Específico “CIP Programa Portuario” con contribuciones provenientes principalmente de las autoridades portuarias. La contribución a dicho Programa será obligatoria para cada Estado Miembro. El Comité Ejecutivo podrá limitar los beneficios provenientes de los proyectos y actividades que se realizan con esos recursos para con aquellos Estados miembros que no contribuyan al referido Programa. Asimismo, establecer el Fondo Específico “Comités Técnicos Consultivos (CTC),” con contribuciones provenientes principalmente de los miembros asociados. La contribución será obligatoria y el Comité Técnico Consultivo podrá limitar los beneficios a los miembros asociados que no contribuyan al referido fondo.

2. Solicitar a las delegaciones de los Estados Miembros que gestionen con sus misiones permanentes ante la OEA la recomendación de una pronta aprobación de estas propuestas por parte del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI).

FORTALECIMIENTO DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), establece que la CIP es una comisión del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI) establecida en cumplimiento de la resolución AG/RES. 1573 (XXVIII-O/98) de la Asamblea General, de acuerdo con los artículos 93 y 77 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos y los artículos 5 y 15 del Estatuto del CIDI;

Que como parte de las funciones y atribuciones de la CIP le corresponde realizar otras funciones acordes con sus objetivos, así como las que le asigne la Asamblea General, el CIDI o le solicite la Comisión Ejecutiva Permanente del CIDI (CEPCIDI);

Que los artículos 5 (e) y 87 del Reglamento de la CIP le facultan a proponer modificaciones a su reglamento;

Que el transporte marítimo, fluvial y los puertos, constituyen elementos esenciales en el fortalecimiento del comercio permitiendo el desarrollo de los Estados Miembros, por lo que su tratamiento requiere de decisiones del más alto nivel;

Que siendo la CIP, el único foro intergubernamental portuario del hemisferio, es necesario que se le otorgue el estatus de entidad de la Organización de los Estados Americanos (OEA) con dependencia directa de su Asamblea General, de conformidad con el artículo 53 de la Carta de la OEA, sin perjuicio de reportar anualmente al Consejo Permanente de la Organización; y

Que para el cumplimiento de los fines antes indicados será necesario modificar el Reglamento de la CIP con el propósito de adecuarla a estos requerimientos,

RESUELVE:

1. Solicitar a las autoridades portuarias de los Estados Miembros que gestionen ante sus respectivas Cancillerías apoyar la propuesta de elevar el estatus de la CIP dentro de la estructura de la Secretaría General de la OEA con dependencia directa de la Asamblea General de la OEA.
2. Instruir al Presidente y Vicepresidentes del Comité Ejecutivo que coordinen acciones necesarias para alcanzar dicho objetivo a la brevedad posible y que reporten sobre sus avances en las próximas reuniones ordinarias.
3. Instruir a la Secretaría de la CIP que gestione dentro de la Secretaría General de la OEA el referido cambio de estatus reglamentario y que informe al Comité Ejecutivo en sus reuniones ordinarias sobre los avances en este tema.

SEDE Y FECHA DE LA SEXTA REUNIÓN DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE
PUERTOS

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que los artículos 5 y 7 de su Reglamento establecen que la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) celebrará una reunión ordinaria cada dos años en la sede y fecha acordadas en una reunión anterior;

Que la delegación de El Salvador ha ofrecido gentilmente ser sede para realizar la Sexta Reunión de la CIP en su país en el año 2009; y

Que la delegación de México ha ofrecido gentilmente ser sede alterna de dicha reunión en caso de que El Salvador no pudiera llevarla a cabo,

RESUELVE:

1. Celebrar la Sexta Reunión de la CIP en la ciudad de San Salvador, El Salvador, en el año 2009.
2. Designar a México como sede alterna para la celebración de la Sexta Reunión de la CIP.
3. Agradecer a la delegación de El Salvador por su gentil ofrecimiento de ser sede para esta importante reunión y a la delegación de México por su ofrecimiento de ser sede alterna.

SEDE Y FECHA DE LA SÉPTIMA REUNIÓN DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE
PUERTOS

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) según su reglamento deberá celebrar su Séptima Reunión en el año 2011;

Que la delegación de Jamaica ha ofrecido gentilmente ser sede para realizar la Séptima Reunión de la CIP en su país en el año 2011; y

Que la delegación de Paraguay ha ofrecido gentilmente ser sede alterna de dicha reunión en caso de que Jamaica no pudiera llevarla a cabo,

RESUELVE:

1. Celebrar la Séptima Reunión de la CIP en Montego Bay, Jamaica en el año 2011.
2. Designar a Paraguay como sede alterna para la celebración de la Séptima Reunión de la CIP.
3. Agradecer a la delegación de Jamaica por su gentil ofrecimiento de ser sede para esta importante reunión y a la delegación de Paraguay por su ofrecimiento de ser sede alterna.

VOTOS DE AGRADECIMIENTO

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

CONSIDERANDO:

Que el Gobierno de Brasil, en cumplimiento de la resolución CIDI/CIP/RES. 71 (IV-05), ha llevado a cabo la V Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) con notable éxito, debido especialmente a la excelente organización de la reunión por la Secretaría Especial de Puertos;

Que la Secretaría de la CIP de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (OEA), ha contribuido de manera eficaz al éxito de esta reunión;

Que mediante su activa participación, representantes de diversos Estados observadores permanentes ante la OEA, representantes de organismos internacionales, expertos e invitados especiales han brindado un aporte valioso al desarrollo de los trabajos de esta reunión; y

Que la reunión contó con el auspicio de importantes instituciones privadas,

RESUELVE:

1. Expresar su sincero agradecimiento al Gobierno de Brasil, y en particular a la Secretaría Especial de Puertos.
2. Agradecer a la Secretaría General de la OEA, especialmente a la Secretaría de la CIP por su valiosa e importante contribución al éxito de la reunión de la CIP.
3. Expresar su gratitud a los representantes de Estados observadores permanentes, organismos internacionales, empresas y expertos e invitados especiales que con su participación contribuyeron al éxito de esta reunión.

IX. ANEXOS

ANEXO A

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS

I. PAÍSES MIEMBROS DE LA OEA / OAS MEMBER COUNTRIES

ARGENTINA

Ricardo LÚJAN

Subsecretario de Puertos y Vías Navegables
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Raúl FIORANO

Asesor de Gabinete
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Carlos VILLAREAL

Jefe de Centro de Control de Trafico Rió de la Plata
Prefectura Naval de Argentina

Jorge FALCÓN

Gerente de Relaciones Institucionales
Administración General de Puertos

Eduardo KLUZ

Coordinador Ejecutivo
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

María QUINTEROS

Gerente
Administración General de Puertos

María AHUMADA

Cónsul General de la Republica Argentina en Salvador, Bahía
Consulado Argentino

BAHAMAS

Anthony ALLENS

Port Controller
Bahamas Port Department

BARBADOS

Everton WALTERS

Chief Executive Officer
Barbados Port INC

Kenneth ATHERLEY

Divisional Manager
Barbados Port INC

BELIZE

Lloyd JONES
Ports Commissioner
Belize Port Authority

Shirlet MARTINEZ
Human Resource Manager
Belize Port Authority

BRASIL

Pedro BRITO
Ministro Chefe
Secretaria Especial de Portos

José CORREIA
Secretário Adjunto
Secretaria Especial de Portos

Carlos LA SELVA
Subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário
Secretaria Especial de Portos

Antonio FERREIRA
Diretor
Secretaria Especial de Portos

Jorge ZUMA.
Diretor
Secretaria Especial de Portos

Fernando BRITO
Diretor-Geral
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Luiz GARCIA
Diretor
Ministério dos Transportes

Fernando CARVALHO
Subsecretário
Secretaria Especial de Portos

José BOTHELO DE OLIVA
Superintendente da Navegação Interior
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Celso D. GONÇALVES
Superintendente de Portos
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CANADA

Terry BATTEN
Senior Advisor Port Operations
Transport Canada

Derrick MILBURN
Policy Analyst, Marine Security Policy
Transport Canada

COSTA RICA

Urías UGALDE
Presidente Ejecutivo
Instituto Costarricense Puertos del Pacifico

Gustavo ESQUIVEL
Asesor Legal
Instituto Costarricense Puertos del Pacifico

CHILE

Andrés RENGIFO
Director Empresas Portuarias
Sistema de Empresas Portuarias

Cristian MARIN
Representante de Puertos y Terminales Marítimos
Armada Chile

ECUADOR

Washington MARTINEZ
Director
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Cesar PALACIOS
Director
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Samuel FRANCO
Subdirector Portuario
Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

Elizabeth TREZZI
Asesor Marítimo Portuario Internacional
Subsecretaría de Puertos

EL SALVADOR

Carlos BORJA

Director Ejecutivo
Autoridad Marítima Portuaria

Fredy VILLALTA

Director
Autoridad Marítima Portuaria

José VELÁSQUEZ

Director
Autoridad Marítima Portuaria

Ramón HERRERA

Gerente Portuario
Autoridad Marítima Portuaria

Vidal SORTO

Cónsul
Consulado de El Salvador en Salvador, Bahía

Thais NEVES

Asistente Administrativo
Consulado de El Salvador en Salvador, Bahía

Silvia SORTO

Asistente Administrativo
Consulado de El Salvador en Salvador, Bahía

GUATEMALA

María I. FERNANDEZ

Directora Ejecutiva
Comisión Portuaria Nacional

Adolfo VELA

Director
Comisión Portuaria Nacional

José ALIVAT

Secretario General
Comisión Portuaria Nacional

HAITI

Ginelle NOEL

Chef de Cabinet du Directeur Général
Autorité Portuaire Nationale

Hugues DESGRANGES
Membre du Cabinet
Autorité Portuaire Nationale

HONDURAS

Ernesto GALEAS
Subsecretario
Secretaría de Obras Pública, Transporte y Vivienda.

Dennis CHINCHILLA
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional de Protección Portuaria

JAMAICA

Rosalie DONALDSON
Senior Vice President International Marketing
The Port Authority of Jamaica

Hopeton DELISSER
Captain
The Port Authority of Jamaica

MÉXICO

Ángel GONZÁLEZ RUL
Director General de Puertos
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Francisco PASTRANA
Director de Tarifas y Estadísticas
Dirección General de Puertos

Alejandro AVALOS
Asesor del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

NICARAGUA

José GENET
Gerente de Coordinación y Gestión Portuaria
Empresa Portuaria Nacional

PANAMÁ

Zoila YANISELLI
Subdirectora de Puertos
Autoridad Marítima de Panamá

Roberto SABONGE
Director de Planificación Corporativa y Mercadeo
Autoridad del Canal de Panamá

PARAGUAY

Omar PICO
Presidente
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Juan MUÑOZ
Director Titular
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Emilio CASSANELLO
Gerente de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Diosnel MIRANDA
Funcionario
Administración Nacional de Navegación y Puertos

PERÚ

Eusebio VEGA
Director de Planeamientos y Estudios Económicos
Autoridad Portuaria Nacional

REPUBLICA DOMINICANA

José LOZANO
Sub. Director Internacional
Autoridad Portuaria Dominicana

Tommy GALÁN
Senador
Congreso Nacional de la República

Homero LAJARA
Director
Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria

Gelson PÉREZ
Encargado de Entrenamiento
Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria

Salvador MONTÁS
Delegado
Marina de Guerra Dominicana

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

Paul KIRBY

Chief Executive Officer
Saint Vincent and the Grenadines Port Authority

Patricia MARTIN

Council Member
Saint Vincent and the Grenadines Port Authority

SURINAME

John DEFARES

Director
Suriname Port Management Company

Mawdo ALENDY

Member of the Board
Suriname Port Management Company

Jozef AMAUTAN

Member of the Board
Suriname Port Management Company

URUGUAY

Gaston SILBERMANN

Vicepresidente
Administración Nacional de Puertos

Alejandro ANTONELLI

Subgerente General
Administración Nacional de Puertos

Mario MONTEMURRO

Unidad de Relaciones Internacionales
Administración Nacional de Puertos

Ana Maria COPELLO

Adjunta de Relaciones Internacionales
Administración Nacional de Puertos

UNITED STATES OF AMERICA

Gregory HALL

Director of the Office of the International Activities
U.S. Department of Transportation, Maritime Administration

David GRIER
Navigation Business Line Manager
U.S. Army Corps of Engineers

VENEZUELA

Marevis BASTOS
Directora de Asuntos Acuáticos Internacionales
Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares

Katherine BOGADI
Especialista Ambiental
Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares

**II. PAÍSES OBSERVADORES PERMANENTES DE LA OEA / OAS PERMANENT
OBSERVER STATES**

ESPAÑA

Mariano NAVAS

Presidente
Puertos del Estado

Julián MAGANTO

Director de Coordinación de Gestión y Relaciones Externas
Puertos del Estado

Santiago MONTMANY

Jefe del Departamento de Cooperación
Puertos del Estado

FRANCE

Patrice VERNET

Agent de Douane Française
Ambassade de la France au Brésil

III. ORGANISMOS INTERNACIONALES / INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

ASOCIACIÓN PARA LA COLABORACIÓN ENTRE PUERTOS Y CIUDADES (RETE)

João SOUSA

Membro da Junta de Governo
Portugal

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Ricardo SANCHEZ

Oficial de Asuntos Económicos
Chile

COMITÉ INTERAMERICANO CONTRA EL TERRORISMO /OEA

Ignacio IBAÑEZ

Especialista
Estados Unidos

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO

Ana BRUNET

Secretaria Comisión de Puertos
Argentina

IV. INVITADOS /GUEST

Lafayette ABREU

Assessor
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Domênico ACCETTA

Superintendente do Instituto Nacional de Pesquisas
Companhia Docas do Rio de Janeiro
BRASIL

Emilio ALIAGA

Jefe Calidad
Autoridad Portuaria de Valencia
ESPAÑA

Liana ALMEIDA

Coordenadora Comercial Interno
Intermarítima Terminais Ltda
BRASIL

Nivaldo ALMEIDA

Diretor Presidente
Itapoá Terminais Portuários
BRASIL

Paulo ALVARENGA

Diretor Executivo
Siemens
BRASIL

Creso AMORIN

Diretor
Creso Amorim Transportes e Serviços Ltda
BRASIL

José AMORIM

Chefe da Subdivisão de Pesquisa e Extensão
Instituto Militar de Engenharia
BRASIL

Mary AMORIM

Diretora Presidente
Mediterranean Shipping Company do Brasil
BRASIL

Cel ANDRADE

Diretor Comercial
Tip Top do Brasil Ltda
BRASIL

Edson AREIAS

Consultor Jurídico

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos
BRASIL

Jorge AUGUSTO

Gerente do Porto de Niterói

Companhia Docas do Rio de Janeiro

BRASIL

Sergio BACCI

Diretor

Grupo Libra

BRASIL

Jorge BACIL

Técnico de Sistemas Portuários

Companhia das Docas do Estado da Bahia

BRASIL

Karla BAETA

Gerente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária

BRASIL

Nelson BAHIA

Líder da Guarda Portuária

Companhia das Docas do Estado da Bahia

BRASIL

Cláudio BAILLY

Consultor

Ronic Internacional Serviços de Consultoria Ltda

BRASIL

José BALAU

Diretor

Aliança Navegação e Logística Ltda

BRASIL

Laury BARCELLOS

Superintendente de Desenvolvimento Portuário

Companhia Docas do Rio de Janeiro

BRASIL

Beth BARRETO

Marketing

Terminal para Contêineres da Margem Direita

BRASIL

Fabiano BARRETO
Gerente de Projetos
Local Beach, Global Garbage
BRASIL

Andrezza BARROS
Assessora do Ministro
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

João BATISTA
Gerente
Companhia Siderúrgica Paulista
BRASIL

Sergio BEHRENS
Gerente de Operações
Caboto Comercial e Maritima Ltda
BRASIL

Jose BERNASCONI
Diretor Presidente
Maubertec Engenharia e Projetos Ltda.
BRASIL

Denisse BESSA
Diretora Presidente
Companhia Docas do Ceará
BRASIL

Fabio BRASILEIRO
Gerente Geral Operação Portuária
Cia Vale do Rio Doce
BRASIL

Jessey BRAVO
Marketing Manager
Tideland Signal Corporation
UNITED STATES

Carla CAJADO
Consultora de Vendas
Wilson Sons
BRASIL

Suzy CAMÕES
Recepcionista
Bahiatursa
BRASIL

Alfonso CAMPINS

Director
Programa de Seguridad Portuaria en Guatemala
GUATEMALA

Fernando CAMPOS

Consultor Sênior
Siemens Ltda
BRASIL

José CAMPOS

Diretor
Associação Brasileira de Terminais Retroportuários Alfandegados
BRASIL

Marisa CARUSOI

Gerente comercial
Kuehne Nagel
BRASIL

Gabriela CARVALHO

Coordenadora Comercial
Wilson Sons
BRASIL

Guilherme CARVALHO

Gerente da Divisão de Tráfego do Porto do Rio de Janeiro
Companhia Docas do Rio de Janeiro
BRASIL

João CASTELO

Presidente
Empresa Maranhense de Administração Portuária
BRASIL

Rogério CASTILHO

Gerente de Porto
Companhia Docas do Rio de Janeiro
BRASIL

Carolina CATANI

Assessora de Comunicação
Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BRASIL

Alexandre CATÃO

Presidente
Porto do Recife S.A.
BRASIL

Renato CAVALHIER

Vendas
Hamburg Süd
BRASIL

César CENTRONI

Gerente de Operações
Mediterranean Shipping Company do Brasil
BRASIL

Luiz CERQUEIRA

Diretor Presidente
Pier Mauá S.A.
BRASIL

Antonio CHIPANA

Presidente del Directorio
Consortio Empresarial Agnav S.A.
PERU

José CRUZ

Gerente dos Terminais Aquaviários de Madre de Deus
La Petrobras Transporte S.A.
BRASIL

Dulce CORSETTI

Presidente
Órgão Gestor de Mão-de-Obra de Salvador e Aratu
BRASIL

Lara COSTA

Assessora de Imprensa
Associação de Usuários dos Portos de Salvador
BRASIL

Alberto COSTAS FILHO

Coordenador de Gestão do Porto de Aratu
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Jose COUTO

Secretário de Acompanhamento e Estudos Institucion
Presidência da República
BRASIL

Paulo CURY

Adjunto do Diretor
La Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria
BRASIL

Luiz DA GAMA

Advogado - Coordenador de Consultivo
La Petrobras Transporte S.A.
BRASIL

Américo DA ROCHA

Diretor de Operações
Pier Mauá S.A.
BRASIL

Elias DA SILVA

Diretor Executivo de Administração e Finanças
Federação dos Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Consertadores e Trabalhadores
de Bloco
BRASIL

Jose DA SILVA

Diretor
Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BRASIL

Valéria DALTRO

Gerente de Promoção
Salvador da Bahia Convention and Visitors Bureau
BRASIL

Eduardo DE ALBUQUERQUE

Assessor da Diretoria de Infra-Estrutura e Gestão
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Adilson DE ALMIDA

Presidente
Associação Profissional dos Usuários dos Portos do Estado de São Paulo
BRASIL

Domira DE ARAÚJO

Assessora
Bahiatursa
BRASIL

Marcos DE ARAÚJO

Diretor Regional
Concremat Engenharia e Tecnologia
BRASIL

Luís DE CASTRO

Chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aqua
Capitania dos Portos da Bahia
BRASIL

Écio DE JESUS
Coordenador de Operações
Terminal Marítimo de Madre de Deus
BRASIL

Roberto DE OLIVA
Diretor Presidente
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL.

Alexandre DE OLIVEIRA
Advogado
Triunfo Operadora Portuária Ltda.
BRASIL

Ednei DE OLIVEIRA
Presidente
Consejo Público-Privado de Desenvolvimento Econômico e Social dos Portos do Estado do Rio de Janeiro
BRASIL

Francisco DE OLIVEIRA
Diretor
Agência Nacional de Transporte Terrestre
BRASIL

Lucas DE OLIVEIRA
Gerente Geral Área de Negócios
Siemens Ltda.
BRASIL

Eduardo DE MELLO E SILVA
Superintendente
Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BRASIL

Márcio DE SANTANA
Gerente Comercial
Santos Inspection
BRASIL

Adalmir DE SOUZA
Diretor-Executivo
Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias
BRASIL

Camilo DE SOUZA
Coordenador do Acompanhamento
Presidência da República
BRASIL

Maria DE SOUZA

Coordenadora de Logística da Produção Agropecuária
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
BRASIL

Matheus DE SOUZA

Diretor Executivo
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Agnes DE VASCONCELLOS

Presidente
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
BRASIL

Newton DIAS

Diretor Presidente
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Efrain DIAZ

Jefe de Terminal
Sociedad Portuaria de Cartagena
COLOMBIA

Alan DO AMARAL

Jornalista
Correio da Bahia
BRASIL

Paulo DO VALE

Sócio Gerente
Tucama Arm Germis
BRASIL

Francisco DOS SANTOS

Gerente Técnico de Manutenção
Construtora Taboada Ltda
BRASIL

Benilde FANG

Secretaria
DTA Engenharia
BRASIL

Sergio FANG

Consultor de Segurança
SecureTech
BRASIL

Marcos FARIAS
Técnico em Operações
La Petrobrás Transporte S.A.
BRASIL

Lucio FÉLIX
Diretor de Relações Institucionais
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Luiz FERNANDES
Gerente de contratos
Caboto Comercial e Marítima
BRASIL

Gilberto FILHO
Presidente
Sindicato dos Operadores Portuários de Salvador e Aratu
BRASIL

Luis FISHER
Diretor Nacional
Wilson, Sons
BRASIL

Rodrigo FIÚZA
Gerente Comercial
Fidens Engenharia Ltda
BRASIL

Washington FLORES JUNIOR
Diretor Superintendente
Santos Brasil S.A.
BRASIL

Carlos FLORIANO
Presidente
Concais S.A.
BRASIL

Fernando FONSECA
Presidente do Conselho de Autoridade Portuária – Salvador
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Marta FORNARI
Coordenação Técnica
Centro de Excelência em Engenharia de Transportes
BRASIL

Carlos FRAGA FILHO

Diretor
Fraga e Associados Consultoria
BRASIL

Maria FRAGA

Supervisão de Relacionamento
Wilson Sons
BRASIL

Wellington FRAGA

Superintendente Portuário de Vitória
Usinas Siderurgicas de Minas Gerais
BRASIL

Therezinha FREITAS

Coordenadora Geral do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
Departamento do Fundo de Marinha Mercante
BRASIL

Jose GAMA

Assessor Especial.
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Valdir GANZER

Secretario de Transportes
Governo do Estado do Pará
BRASIL

Christiane GARCIA

Executiva de marketing
Libra Terminais Ltda.
BRASIL

Juan GARCIA

Prefeito
Prefeitura de São Sebastião
BRASIL

Pedro GARCIA

Assessor
Companhia Libra de Navegação
BRASIL

José GOMES

Assessor Jurídico
Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda.
BRASIL

Tânia GOMES
Coordenadora de Infra-Estrutura
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Clovis GONÇALVES
Comerciante
Lotus Comercio Ltda
BRASIL

Expedito GONÇALVES
Gerente
Wilson Sons
BRASIL

Manuel GORDILLO
Gerente Senior de Operaciones
Ensenada International Terminal
MÉXICO

Graziela GUALBERTO
Assessora Técnica
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Pedro GUIMARÃES
Gerente
Pier Mauá
BRASIL

Eduardo GUTERRA
Presidente
Federação Nacional dos Portuários
BRASIL

Bo HERMANSON
Director Comercial América Latina
Sabik-Mobilis
UNITED STATES

Roberto HERNANDES
Presidente
Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo
BRASIL

Ronaldo JACOBINA
Repórter
Jornal à Tarde
BRASIL

Ulisses JUNIOR

Presidente
Sindicato Unificado dos Trabalhadores Portuários da Bahia
BRASIL

Elber JUSTO

Director Comercial
Mediterranean Shipping Company do Brasil
BRASIL

Antônio LAGO

Diretor Administrativo-Financeiro
Empresa Maranhense de Administração Portuária
BRASIL

Ana LAPA

Chefe Setor
Bahiatursa
BRASIL

Victor LELLIS

Assistente
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Marcelo LOBO

Gerente de Portos Públicos
Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BRASIL

Julia LOMANTO

Coordenadora de Marketing
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Thiago LOPES

Gerente de Marketing
Mediterranean Shipping Company do Brasil
BRASIL

Demir LOURENÇO

Diretor Executivo
Wilson Sons
BRASIL

Rodnéa LUCCHESI

Técnico de Administração e Controle Pleno
La Petrobras Transporte S.A.
BRASIL

Candida LUCENA
Gerente Comercial
Intermaritima Termináis Ltda.
BRASIL

Elton LUCIANO
Técnico Administrativo
Instituto de Seguridade Social
BRASIL

Mauricio LUZ
Técnico Operacional
La Petrobrás Transporte S.A.
BRASIL

Orlando MACHADO
Vice-presidente Executivo
Grupo Coimex
BRASIL

Oswaldo MAGALHÃES
Engenheiro
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Najla MALUF
Assessora Internacional.
Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BRASIL

João MARCOS
Assessor Técnico
Caboto Comercial Marítima Ltda
BRASIL

Barbara MARQUES
Chefe De Setor
Bahiatursa
BRASIL

André MARTINS
Advogado
Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BRASIL

Horacio MATOS
Diretor de Gestão Administrativa
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Paulo MECCIA

Engenheiro
Senado Federal
BRASIL

Mario MEDEIROS

Diretor Comercial
Wilson Sons
BRASIL

Manoel MEDRANO

Diretor Executivo
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Orlando MELO

Engenheiro
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Enrique MORALES

Gerente Desarrollo
Empresa Portuaria Valparaíso
MEXICO

Telma MORAES

Coordenador das Assessorias da Presidência
Companhia Docas do Ceará
BRASIL

Aldo MOROZ

Director
Buenos Aires Containers Terminal Services S. A.
ARGENTINA

Maria MOSCOSO

Assist. Atendimento
Wilson Sons
BRASIL

Michael MULLIGAN

Port facility Security Officer
Fort Street Tourism Village
BELIZE

Daniel MURICY

Coordenador Comercial
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

NASCIMENTO Alessandra

Jornalista
Jornal Tribuna da Bahia
BRASIL

Engracia NAZIAZENO

Graduanda no Curso de Direito
Faculdade Baiana de Ciências-Fabac
BRASIL

Alfredo NETO

Técnico de Sistemas Portuário
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Assem NETO

Administrador
Navegação Oziel
BRASIL

Franklin NETO

Assuntos Institucionais
Sindicato Nacional da indústria de Componentes para Veículos Automotores
BRASIL

James NISBET

Director of Operations
Fort Street Tourism Village
BELIZE

Juliana NOGUEIRA

Gerente Comercial
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Paulo OLIVA

Administrador
Polytrade
BRASIL

José OLIVEIRA

Consultor Técnico
Petrobras Transporte
BRASIL

Maria OLIVEIRA

Engenheira
Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves
BRASIL

Rildo OLIVEIRA
Diretor Presidente
Serviço de Navegação, Portos e Hidrovias
BRASIL

Rose OLIVEIRA
Gerente
Bahiatursa
BRASIL

Jeziel PAMATO
Administrador do Porto
Porto de Imbituba
BRASIL

Roberto PASSOS
Chefe da Administração Geral
Caraíba Metais
BRASIL

Esmeraldino PEREIRA
Diretor
Spazio Projetos e Construções Ltda.
BRASIL

Gilmar PEREIRA
Gerente Comercial
Camargo Corrêa
BRASIL

Marcelo PEREIRA
Engenheiro IV
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Fernando PINHEIRO
Recepcionista
Bahiatursa
BRASIL

Amaury PIRES
Diretor
Administração Continental
BRASIL

Washington PIRES
Diretor Secretario
Câmara de Comercio em Brasil do Salvador
BRASIL

Osanias PRIMO
Diretor Social
Sindicato dos Portuários de Candeias
BRASIL

Ivo QUEIROZ
Supervisor da Qualidade
Wilson Sons
BRASIL

Carlos QUEROL
Miembro Directivo
Asociación de Despachantes de Aduana
URUGUAY

Maria RANGEL
Gerente de Filial
Brazshipping Maritima Ltda.
BRASIL

Renilton REHEN
Assessor de Coord. e gestão Portuária
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Monalisa REIS
Recepcionista
Bahiatursa
BRASIL

Luis RENE CANAAN
Senador
Congreso Nacional de la República
REPULICA DOMINICANA

Flávia RIBEIRO
Chefe Núcleo Operacional
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Marelia RIVAS
Responsable América Latina
SOGET
FRANCE

Renato ROCHA
Coordimador de Gestão
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Jorge ROSA

Assessor
Agência Nacional de Transportes Aquaviarios
BRASIL

Carlos SÁ

Assessor Especial
Empresa Maranhense de Administração Portuária
BRASIL

Ricardo SÀ

Diretor Comercial
Constructora Andrade Gutierrez
BRASIL

Marcos SAITO

Professor
Faculdade de Tecnologia de Jahu
BRASIL

Reinaldo SAMPAIO

Diretor
Federação das Indústrias do Estado da Bahia
BRASIL

Edvandro SANCHS

Coordenador de Operações
Wilson Sons
BRASIL

Ivan SANTANNA

Diretor Executivo
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Carlos SANTANNA FILHO

Assessor
Senado Federal
BRASIL

Pablo SANTIAGO

Assessor Técnico
Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BRASIL

Vanessa SANTO

Recepcionista
Bahiatursa
BRASIL

Cíntia SANTOS

Pedagoga
Empresa Pública
BRASIL

Karla SANTOS

Coordenador
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Pedro SARDI

Superintendente Comercial
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL.

José SARNO

Diretor de Infra-Estrutura e Gestão Portuária
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Alberto SCHMIDT

Vice-presidente
Intermaritima Terminais Ltda.
BRASIL

Carlos SILVA

Assesor
Estado Maior da Armada-Marinha do Brasil
BRASIL

Domicio SILVA

Administrador do Porto
Administração do Porto de Maceió / Codern
BRASIL

Eduardo SILVA

Assessor da Presidência
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Jamile SILVA

Estagiária
Wilson Sons
BRASIL

José SILVA

Assessor de Política Marítima
Diretoria de Portos e Costas
BRASIL

Livia SILVANY
Consultora em Captação de Eventos
Salvador da Bahia Convention and Visitors Bureau
BRASIL

Wallace SIQUIERA
Capitão de Mar e Guerra
Marinha do Brasil
BRASIL

Marcos SOARES
Secretário Executivo
Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima
BRASIL

Luiz SORANI
Professor - Gerente do Estaleiro Escola
Faculdade de Tecnologia de Jahu
BRASIL

Luiz SOUZA
Presidente
Sindicato dos Portuários de Candeias Bahia
BRASIL

Ricardo SPROESSER
Diretor Comercial
Libra Terminais
BRASIL

André STURARO
Coordenador da Secretaria Executiva
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Henrique TABOADA
Diretor Técnico
Construtora Taboada Ltda
BRASIL

Victor TABOADA
Estagiário
Construtora Taboada Ltda
BRASIL

Michel TACHY
Diretor de Infra-estrutura Aquaviaria.
Ministério dos Transportes.
BRASIL.

Paulo TANNENBAUM
Coordenador
Secretaria Especial de Portos
BRASIL

Tereza TORRES
Chefe de Setor
Bahiatursa
BRASIL

Francisco VALADARES
Consultor em Logística de Transportes
BASERVIÇOS
BRASIL

Itamar VALKADARES
Coordenadora da Comissão técnica de Garantia Ambiental
Companhia das Docas do Estado da Bahia
BRASIL

Fábio VALLADÃO
Superintendente do Porto do Rio de Janeiro
Companhia Docas do Rio de Janeiro
BRASIL

José VANTINE
Presidente
Vantine Solutions
BRASIL

Antonio VIANA
Coordenador-Suplente
Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos do Estado de São Paulo
BRASIL

Paulo VILLA
Diretor Executivo
Associação de Usuários dos Portos da Bahia
BRASIL

Adriana VIRGILIO
Analista de Marketing
Mediterranean Shipping Company do Brasil
BRASIL

José WENDLER
Gerente Logística
Bahia Pulp
BRASIL

André ZANIN
Diretor Executivo
Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima
BRASIL

Ruy ZIBETTI
Diretor de Desenvolvimento Empresarial
Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BRASIL

SECRETARÍA DE LA REUNIÓN / MEETING SECRETARIAT

Carlos M. GALLEGOS

Secretario Comisión Interamericana de Puertos
Organización de los Estados Americanos

Carlos CAÑAMERO

Consultor
Comisión Interamericana de Puertos
Organización de los Estados Americanos

ANEXO B
LISTA DE DOCUMENTOS / LIST OF DOCUMENTS

Número de Documento/ Document Number	Título/Title	Idioma/Language
CIDI/CIP/doc.1/07	Lista Preliminar de Documentos	Textual
CIDI/CIP/doc.1/07 rev.1	Lista de Documentos	Textual
CIDI/CIP/doc.2/07	Proyecto de Temario	E, I, P, F ⁷
CIDI/CIP/doc.2/07 rev.1	Temario	E, I, P, F
CIDI/CIP/doc.3/07	Proyecto de Calendario	E, I, P, F
CIDI/CIP/doc.3/07 rev.1	Calendario	E, I, P, F
CIDI/CIP/doc.4/07	Lista Preliminar de Participantes	Textual
CIDI/CIP/doc.4/07 rev.1	Lista de Participantes	Textual
CIDI/CIP/doc.5/07	Informe de la Secretaría, 2006 - 2007	E
CIDI/CIP/doc.6/07	Información sobre los Comités Técnicos Consultivos (CTC)	E, I
CIDI/CIP/doc.7/07	Estado de Cumplimiento del Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Autoridades Portuarias Interamericanas	E, I
CIDI/CIP/doc.8/07	Recomendaciones para la gestión de los Comités Técnicos Consultivos (CTC)	E, I
CIDI/CIP/doc.9/07	Informe sobre el cumplimiento del Plan de Acción de la CIP 2004-2007	E, I
CIDI/CIP/doc.10/07	Estado Financiero de los Proyectos de la CIP 2006-2007	E, I
CIDI/CIP/doc.11/07	Proyecto de Presupuesto 2008-2009	E, I
CIDI/CIP/doc.12/07	Anteproyecto Plan de Acción de la CIP 2008-2011	E, I, P, F

⁷ E = Español, I = English, P= Português, F = Français

CIDI/CIP/doc.13/07	Propuesta de la Revista CIP 2008-2009	E, I
CIDI/CIP/doc.14/07	Informe Final de la I Reunión Extraordinaria de la CIP (Algeciras, España)	E, I
CIDI/CIP/doc.15/07	Informe Final de la II Conferencia sobre Protección Portuaria (Puerto La Cruz, Venezuela)	E, I
CIDI/CIP/doc.16/07	Informe de la I Conferencia sobre Protección Ambiental Portuaria (Ciudad de Panamá, Panamá)	E, I
CIDI/CIP/doc.17/07	Informe del Presidente del Comité Ejecutivo, 2006 - 2007	E, I, P
CIDI/CIP/doc.18/07	Informe del Presidente del CTC sobre Control de la Navegación, 2006-2007 (Argentina)	E
CIDI/CIP/doc.19/07	Report of the Chair of the TAG on Port Security (United States)	I
CIDI/CIP/doc.20/07	Informe del Presidente del CTC sobre Operaciones Portuaria, 2006-2007 (México)	E
CIDI/CIP/doc.21/07	Informe del Presidente del CTC sobre Protección Ambiental Portuaria, 2006- 2007 (República Bolivariana de Venezuela)	E
CIDI/CIP/doc.22/07	Informe de la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas	E, I, P
CIDI/CIP/doc.23/07	Informe de la Subcomisión de Evaluación de los Comités Técnicos Consultivos	E, I, P
CIDI/CIP/doc.24/07	Informe de la Subcomisión de Credenciales	E, I, P
CIDI/CIP/doc.25/07	Proyecto de Resoluciones	E, I, P, F
CIDI/CIP/doc.25/07 rev. 1	Resoluciones	E, I, P, F
CIDI/CIP/doc.26/07	Informe de la Subcomisión del Proceso Electoral	E, I, P
CIDI/CIP/doc.27/07	Informe Final	E, I, P, F

CIDI/CIP/Inf.1/07	Projetos para o desenvolvimento portuário do Brasil (Apresentado por Pedro Brito)	P
CIDI/CIP/Inf.2/07	El Papel de los puertos en el comercio internacional (Presentado por Mariano Navas)	E
CIDI/CIP/Inf.3/07	Supply Chain Security and Trade Facilitation (Presented by Pascal Ollivier)	I
CIDI/CIP/Inf.4/07	Gestão portuária por resultados (Apresentado por José Roberto Correia Serra)	P
CIDI/CIP/Inf.5/07	Ínter modalismo férreo portuario (Presentado por Julián Maganto)	E
CIDI/CIP/Inf.6/07	Perspectivas dos terminais privados no Brasil (Apresentado por Fernando A. Brito Fialho)	P
CIDI/CIP/Inf.7/07	Competitividad y logística (Presentado por Francisco Pastrana)	E
CIDI/CIP/Inf.8/07	Conexão por hidrovias de Brasil com América Latina (Apresentado por Alex Oliva)	P
CIDI/CIP/Inf.9/07	Desenvolvimento da cidade e porto: Caso bem sucedido de Lisboa (Apresentado por João de Sousa)	P
CIDI/CIP/Inf.10/07	Código Verde de conducta para la gestión portuaria en Centroamérica (Presentado por María Isabel Fernández)	E
CIDI/CIP/Inf.11/07	Planos de contingência de saúde nos portos (Apresentado por Antonio M. Ferreira Neto)	P
CIDI/CIP/Inf.12/07	Plan maestro del Canal de Panamá (Presentado por Rodolfo Sabonge)	E

CIDI/CIP/Inf.13/07	Impacto económico y logístico en la navegación y el comercio exterior de la ampliación del Canal de Panamá (Presentado por Ricardo Sanchez)	E
CIDI/CIP/Inf.14/07	Portos fluviais do Brasil: Diretrizes e estratégias para o seu desenvolvimento (Apresentado por Luís E. García)	P
CIDI/CIP/Inf.15/07	Desarrollo de las terminales para cruceros: experiencia de México (Presentado por Alejandro Avalos T.)	E
CIDI/CIP/Inf.16/07	Aperfeiçoamento da dragagem no Brasil (Apresentado por Jose C. Amorím)	P
CIDI/CIP/Inf.17/07	Modelo en la gestión de calidad en puertos (Presentado por Emilio Aliaga)	E

ANEXO C
INFORME
DE LA SUBCOMISIÓN DE EVALUACIÓN DE LOS COMITÉS TÉCNICOS
CONSULTIVOS

Durante la Primera Sesión la V Reunión de la Comisión, celebrada en Salvador, Bahía, con fecha 11 de septiembre del 2007, la Comisión creó la Subcomisión de Evaluación del Funcionamiento de los Comités Técnicos Consultivos.

La Subcomisión fue creada a propuesta del Presidente de la Reunión, con el objeto de evaluar el funcionamiento de los CTC, vigentes, estudiar las propuesta para crear nuevos CTC, proponer los CTC que estarán vigentes durante el período 2008-2009.

Esta Subcomisión estuvo presidida por la delegación de Uruguay e integrada por las delegaciones de Argentina, Ecuador, Estados Unidos, México, Nicaragua, Panamá, y Venezuela.

La Subcomisión efectuó durante el desarrollo de la Reunión sus sesiones de trabajo en las cuales acordó las siguientes recomendaciones:

1. Evaluación del Funcionamiento de los CTC.

De acuerdo a los informes presentados por los Presidentes de cada uno de los CTC manifestando la voluntad de continuar en sus actividades corresponde realizar las siguientes evaluaciones:

CTC de Operaciones

Destacamos de su Informe el trabajo realizado y el soporte financiero brindado por los miembros asociados que se compadece plenamente con la estructura que deben tener estos órganos asesores.

A su vez, es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones realizadas.

- a) Dispersión de los temas que se han encomendado.
- b) Necesidad de delimitar sus actividades.
- c) Transformar su denominación como CTC de Logística y Competitividad.

CTC de Control de la Navegación y CTC de Protección Medioambiental

El desmembramiento que se efectuó al dividirlo en dos CTC, que comenzaron a trabajar en forma separada ha llevado a que sus objetivos particulares se limiten al ejercicio 2006/2007 lo cual no les ha permitido evaluar e identificar adecuadamente sus prioridades y constituir un grupo razonable de miembros asociados que les den el soporte financiero.

CTC de Protección Portuaria (Seguridad)

Este CTC ha cumplido satisfactoriamente sus objetivos y en su materia ha logrado asesorar el Comité Ejecutivo para que generen dos conferencias hemisféricas en el período evaluado. No obstante el trabajo realizado se observa un decrecimiento de los miembros asociados que debilitan el objetivo que establece la estructura de la CIP.

2. Recomendaciones para el mejor funcionamiento de los CTC

La Subcomisión acordó acoger las sugerencias presentadas por la Secretaría, que se consignan en el Documento CIDI/CIP/Doc.08/07, y que establecen una serie de lineamientos, generales, como específicos para las oficinas de las presidencias de los CTC, para los Países miembros y para los miembros asociados, con la finalidad de mejorar la gestión de estos órganos asesores de la CIP, y lograr la participación activa de todos sus integrantes.

3. Propuesta de los CTC que estarán vigentes para el período 2008-2009

La Subcomisión acordó recomendar que se mantengan para el próximo período los mismos cuatro CTC, considerando la modificación de nombre del CTC de Operaciones.

En consecuencia los CTC que se mantendrán son los siguientes:

- a) CTC de Logística y Competitividad
- b) CTC de Control de la Navegación
- c) CTC de Protección Medioambiental
- d) CTC de Protección Portuaria (Seguridad)

Salvador, Bahía, 13 de septiembre del 2007

ANEXO D
INFORME
DE LA SUBCOMISIÓN DE PRESUPUESTO Y FINANZAS

Durante la Primera Sesión la V Reunión de la Comisión, celebrada en Salvador, Bahía, con fecha 11 de septiembre del 2007, la Subcomisión de Presupuesto y Finanzas.

La Subcomisión fue creada a propuesta del Presidente de la Reunión, con el objeto de evaluar el Informe sobre los Estados Financiero de los Proyectos de la CIP para el período 2006-2007 y considerar el Proyecto de Presupuesto para el bienio 2008-2009.

Esta Subcomisión estuvo presidida por la delegación de Chile e integrada por las delegaciones de Barbados, Brasil, Guatemala, Haití, Perú, República Dominicana y San Vicente y las Granadinas.

La Subcomisión efectuó durante el desarrollo de la V Reunión sus sesiones de trabajo en las cuales acordó las siguientes recomendaciones:

- Aprobar el Informe sobre los Estados Financieros de los Proyectos de la CIP, para el período 2006-2007, considerado en el documento CIDI/CECIP/Doc.10/07.
- Aprobar la Propuesta de Presupuesto para el bienio 2008/2009, considerada en el documento CIDI/CECIP/Doc.11/07.
- Establecer una contribución anual de US\$ 6.000, por País miembro.
- Instar a los países miembros que cumplan puntualmente con el pago de sus contribuciones, haciendo especial hincapié en aquellos que mantienen pagos pendientes.
- Suspender los beneficios derivados de los proyectos que se financien con recursos del Programa Portuario, a partir del 1 de julio de 2008, a todo país que adeude más de un año de la referida contribución, hasta tanto regularicen su situación.
- Instruir a la Secretaría que remita el anuncio de pago por la vía ordinaria a las Cancillerías, con copia a las autoridades portuarias acreditadas ante la CIP.
- Instruir a la Secretaría para que se hagan reajustes anuales al presupuesto 2008/2009 del Programa Portuario de la CIP que incluyan las tendencias observables en los ingresos así como incrementos de hasta 20% en las partidas de gastos relativas a la capacitación con la finalidad de mantener un fondo operativo equivalente a los gastos de un ejercicio.
- Instruir a la Secretaría para que en los próximos informes se incluya el Documento de Certificación de la Auditoría.

Salvador, Bahía, 13 de septiembre 2007

ANEXO E
INFORME
DE LA SUBCOMISIÓN DE CREDENCIALES

Durante la Primera Sesión la V Reunión de la Comisión, celebrada en Salvador, Bahía, con fecha 11 al 14 de septiembre del 2007, la Comisión creó la Subcomisión de Credenciales.

La Subcomisión fue creada a propuesta del Presidente de la Reunión, con el objeto de verificar las credenciales de las delegaciones asistentes a la reunión.

Esta Subcomisión estuvo presidida por la delegación de Jamaica e integrada por las delegaciones de Belice, Costa Rica, Honduras y Paraguay.

La Subcomisión, efectuó su sesión de trabajo en la cual acordó la siguiente recomendación:

- Aprobar sin observaciones, las Credenciales presentadas por los representantes de los veinticinco Países miembros asistentes a la Reunión, cuya lista con los respectivos nombres se adjunta en el Anexo al presente informe, debidamente firmada de los integrantes de la Comisión presentes en el acto antes señalado.

Salvador, Bahía, 13 de septiembre 2007

ANEXO F
INFORME
DE LA SUBCOMISIÓN DEL PROCESO ELECTORAL

Teniendo en cuenta que en la V Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) se ha de llevar a cabo un proceso de elección de los 15 Estados Miembros que han de integrar el Comité Ejecutivo de la CIP para el periodo 2007-2009, en la Primera Sesión Plenaria de esa reunión, el día 11 de septiembre del 2007, en Salvador, Bahía, Brasil a propuesta del Presidente, fue creada la Subcomisión del Proceso Electoral. Sus principales objetivos fueron: (i) Velar por la transparencia del proceso electoral; (ii) Supervisar las fases de votación para la elección de los miembros del Comité, y de su escrutinio, y; (iii) dar fe de los resultados del mismo.

Esta Subcomisión estuvo presidida por la delegación de El Salvador (Carlos Borja) e integrada por las delegaciones de Bahamas (Anthony Allens) y Canadá (Terry Batten).

La Subcomisión cumplió con sus mandatos el jueves 13 de septiembre 2007, en horas de la tarde, cuando fueron elegidos los 15 Estados Miembros que se incluyen en la hoja adjunta y que esta debidamente avalada y firmada por los miembros de este Subcomité.

ELECCION DE LOS MIEMBROS DEL COMITE EJECUTIVO
ELECTION OF THE MEMBERS OF THE EXECUTIVE BOARD
ELIÇÃO DOS MEMBROS DO COMITE EXECUTIVO

1. ARGENTINA
2. BARBADOS
3. BRASIL
4. CHILE
5. ECUADOR
6. EL SALVADOR
7. GUATEMALA
8. JAMAICA
9. MEXICO
10. PANAMA
11. PERU
12. REPUBLICA DOMINICANA
13. USA
14. URUGUAY
15. VENEZUELA

