

Código de Conducta Ambiental

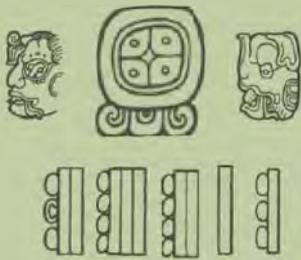
para la Gestión Portuaria
en Centroamérica

(LIBRO VERDE DE LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS
CENTRAL AMERICAN MARITIME PORTS GREENBOOK)

El Nawal

Una de las cimeras potencialidades de los mayas, su práctica, crea un sentimiento de pertenencia tan directo, que no se puede divorciar espíritu y naturaleza. Satura de amor todo tipo de relaciones con las personas, familia, comunidad y medio ambiente.

Desde el nacimiento, cada persona u organización tiene un Nawal, cuya función consiste en mantener latente el contenido de la totalidad, el contenido de la unidad humanidad naturaleza y el Jun Raqan (Símil al TAO). Es parte de la esencia de la cosmovisión ecológica Maya, es parte de los aportes fundamentales y creadores de la nueva ecología. *Ninguna persona vive sola en el mundo, sino vive en relación íntima con un ser de la naturaleza.* El mandato es buscar la armonía con la naturaleza. De esa vivencia y de esa conciencia existencial se desprende un planteamiento ecológico.



Waq' Q'anil Sotz

El Código Ambiental Marítimo Portuario en Centroamérica nace de acuerdo al Calendario Sagrado Maya CHOLQ' IJ el día que corresponde al Nawal *Waq' Q'anil*, que hace de dicho código un instrumento y guía de aplicación muy valioso de acuerdo al significado que el signo le da.

Literalmente, **Linaje y consenso**. Símbolo de supervivencia de la cultura y la naturaleza. Equilibrio ecológico y responsabilidad humana, en el sentido social simboliza humanidad. Día para intercambiar las opiniones y posturas más divergentes y, a partir de ellas, llegar a decisiones ecuanímes; adicionalmente, es un día para evitar todo tipo de discriminación y para promover la diversidad cultural. Significa **germen, semilla, vida y creación**.

Es un día para pedir por la vida, la germinación del sagrado maíz y todo lo que produce la madre naturaleza. Es el signo de la semilla, es el germen, es la vida, la regeneración constante.

El significado al evocar este Nawal sagrado de los pueblos originarios en este código de conducta ambiental marítimo portuario, es más que obligatorio, es un horizonte ético digno de emularse y realizarse.

Are Utz Ri Ukolomaal Kan Pa ri K'aslemaal.

*La vida es un préstamo de la divinidad
y tiene como finalidad hacer el bienestar.*



Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COCATRAM

Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano
REPICA

Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica

**(LIBRO VERDE DE LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS
CENTRAL AMERICAN MARITIME PORTS GREENBOOK)**

Aprobado por la XXVII REPICA, Ciudad de Guatemala, Guatemala,
11 y 12 de mayo de 2007

Elaborado por la COCATRAM
en colaboración con los puertos de la región centroamericana.

Aprobado por la XXVII REPICA en Guatemala, 11-12 de mayo de 2007.

Fotografías: Cortesía de puertos de Centroamérica.

Diseño e Impresión: Serviprensa, S. A.

Primera edición. Septiembre 2007.

Todos los derechos propiedad de COCATRAM.

Reproducción total o parcial permitida, en medios electrónicos o impresos, bajo autorización
escrita de COCATRAM.

Índice

Presentación	5
Prólogo	7
Introducción	9
Estructura del Código	11

SECCIÓN 1

El contexto global y regional del Código, antecedentes y filosofía	13
1.1 El contexto global para el manejo ambiental de los puertos	13
1.2 El contexto regional de los aspectos ambientales de los puertos en Centroamérica	14
1.3 Antecedentes	15
1.4 Filosofía del Código	15

SECCIÓN 2

Naturaleza y objetivos del Código, el por qué del Código y beneficios	17
2.1 El Código	17
2.2 ¿Por qué el Código de Conducta?	17
2.2 Objetivos del Código	18
2.2 Beneficios del Código	19

SECCIÓN 3

Principios del Código, alcance y orientación, definiciones, el papel de las Autoridades Portuarias, la participación institucional, la sostenibilidad ambiental de los puertos y la cooperación internacional	21
3.1 Principios del Código	21
3.2 ¿A quién está dirigido el Código?	22
3.3 Ámbito de aplicación del Código	22
3.4 Definiciones	23
3.5 El papel de las autoridades y empresas portuarias en el medio ambiente del puerto	24
3.6 La participación institucional	25
3.7 Desarrollo sostenible de los puertos de Centroamérica	25



Puerto Cristóbal, Panamá

SECCIÓN 4

Las acciones ambientales en los puertos marítimos, las acciones de política, las acciones de control de la contaminación, las acciones de planeación y gestión, acciones de fortalecimiento y creación de las capacidades

4.1	Las acciones ambientales en los puertos marítimos de Centroamérica	27
4.2	Acciones de política operativa	27
4.3	Acciones de control de la contaminación y otras formas de deterioro ambiental	29
4.4	Acciones de manejo, planeación y prevención.	32
4.5	Acciones de fortalecimiento y creación de las capacidades	35

SECCIÓN 5

Sistemas de información ambiental portuaria, normas marítimas, productos del Código y monitoreo

5.1	Sistema regional de información	37
5.2	Normas marítimas	37
5.3	¿Qué se espera de la aplicación del Código?	37
5.4	Establecimiento de sistemas de gestión y auditoría ambiental en el trabajo portuario, como parte integral de la rutina portuaria, monitoreo y seguimiento del Código	38

ANEXO 1

Otros códigos y material relacionado con el trabajo ambiental en la operación portuaria

39

Glosario

40

Presentación



Por: MSc. Luis Diego Vargas
Presidente
Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COCATRAM

Como Presidente de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), tengo el gusto de presentar a la comunidad internacional el Código de Conducta para el Manejo Ambiental de los Puertos Marítimos de Centroamérica. Complementa la Agenda Ambiental del Transporte Marítimo de Centroamérica y se inspira en las diferentes disposiciones ambientales de los tratados internacionales vigentes, de los cuales los países de Centroamérica son parte. En su preparación se tuvo presente la opinión de la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD) y la experiencia regional.

Los puertos marítimos son elemento clave del desarrollo económico y social de los países de Centroamérica, importancia que incrementa con la globalización de la economía mundial. Con el mayor intercambio de bienes y servicios y el flujo más activo del transporte marítimo, los sistemas de operación portuaria se han modificado para atender esas exigencias, al mismo tiempo que surgen nuevos aspectos ambientales en el trabajo portuario, que es necesario incorporar al gerenciamiento portuario. En la actualidad, los puertos operan de forma creciente, dentro de un contexto “verde”. Lo que significa que la gestión de los puertos y terminales es cada vez más amistosa con el medio ambiente. La forma como las autoridades portuarias asimilan las exigencias y criterios ambientales en planes portuarios, contribuye a la seguridad del medio ambiente portuario y a la sostenibilidad del puerto.

El Código fue diseñado para orientar la acción de las autoridades portuarias de Centroamérica en la incorporación de los aspectos ambientales inherentes a las operaciones portuarias y actividades conexas de forma voluntaria. Entre sus objetivos está funcionar como un marco de consulta, de diálogo y de colaboración entre la administración marítima y portuaria, las empresas portuarias y los asuntos locales (colectividad, ONG’s, etc.) con relación a los intereses ambientales recíprocos y generales, para promover la responsabilidad ambiental colectiva en el universo de usuarios del puerto; además, para estimular el continuo mejoramiento ambiental del mismo. Con estos objetivos, el Código es un “Libro Verde” de Conducta Ambiental de las Autoridades y Empresas Portuarias de Centroamérica.

Las acciones señaladas en éste, se fundamentan en reglamentaciones internacionales y en la legislación pertinente. No suplanta las normas ambientales nacionales relacionadas con la protección del medio marino y costero en el área de los puertos, sino al contrario, ayuda a su comprensión y facilita su aplicación.

Dicho código es flexible y abierto. Puede ser modificado, implementado y completado según evolucionen las legislaciones ambientales, las prácticas del trabajo portuario, el comercio internacional y surjan nuevos aspectos y tecnologías ambientales. No es un documento final, sino que forma parte de un proceso a largo plazo para mejorar los niveles de manejo ambiental en los puertos, a través del progresivo mejoramiento del trabajo portuario con re-

lación al medio ambiente. Se espera que con su desarrollo y aplicación se formulen y apliquen políticas comunes en torno a las acciones ambientales pertinentes a las operaciones portuarias relacionadas.

Su aplicación ayudará a progresar a la región centroamericana de forma segura y sostenida hacia puertos ambientalmente sanos, sostenibles, técnicamente seguros y competitivos.

Este es el primer Código en Latinoamérica y el Caribe; está llamado también a servir de

elemento para el diálogo “inter pares”, de regiones que cuentan con marcos de conducta ambiental similares y a funcionar como motivación para incrementar la notoriedad de los puertos en el ambiente marino y costero regional.

El Código fue posible gracias a la dedicada labor de la COCATRAM por medio de sus dependencias, del interés de la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo CCAD y sobre todo, al apoyo de la Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano REPICA.



Prólogo

Por: Dr. Marco Antonio González Pastora
Director General de Medio Ambiente
Secretario Ejecutivo de CCAD



La eficacia del manejo de los puertos y de las instalaciones portuarias forma parte de la competitividad de un país y por ende de los países de la Región Centroamericana. Esto es especialmente cierto, en momentos en que Centroamérica habla de una Unión Aduanera como parte de la profundización de sus procesos de integración. En este escenario, los puertos adquieren especial relevancia, toda vez que aquellos que sean más competitivos tengan, en un futuro, la oportunidad de fungir como puertos regionales. Esto es una iniciativa, que redundaría en mayor competitividad para la región; sin embargo, para que sea factible, la actividad portuaria tendrá que llevarse a cabo con una gestión ambiental adecuada, que entre otras cosas, incluye la mitigación de los impactos que tienen las instalaciones y la actividad portuaria en el medio ambiente, tanto terrestre, como marino.

Entre esos impactos se destaca la posibilidad de destrucción de ecosistemas marinos y de la contaminación por desechos sólidos y líquidos generados en las instalaciones portuarias. Para estos problemas se tienen soluciones, tanto para prevenirlos, como para manejarlos, siempre y cuando las autoridades nacionales de los puertos y de ambiente mantengan una estrecha colaboración y coordinación, sin dejar fuera a los gobiernos locales. Nuestros países son parte de una serie de tratados internacionales, cuyo fin es la protección del ambiente

marino y la gestión ambiental en la actividad portuaria.

Las autoridades nacionales que regulan la actividad portuaria, que forman parte de COCATRAM, han tenido la visión de abordar estos problemas con una perspectiva regional, en estrecha cooperación con la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), del Sistema de Integración Centroamericana para los temas medioambientales y la gestión sostenible de los recursos naturales respectivamente.

En esta cooperación se incluye la ejecución de proyectos regionales, que abordan esta temática y contribuyan, de forma piloto, a generar esquemas de gestión ambiental portuaria y planes de manejo ambiental para las zonas costeras y marinas –la mayoría de las cuales representan ecosistemas frágiles- que puedan ser afectadas por el tráfico marítimo, como es el caso del Proyecto “Protección Ambiental Marítima y Control de la Contaminación por Transporte Marítimo en el Golfo de Honduras”, financiado por el GEF.

Además, en línea con este Código, la CCAD ha preparado y promueve el Código de Conducta Voluntario para los Proyectos del Plan Puebla Panamá (PPP), el cual ha sido aprobado por los Comisionados del PPP, lo que es relevante en el contexto del manejo portuario, como parte del corredor de infraestructura de esta iniciativa mesoamericana.

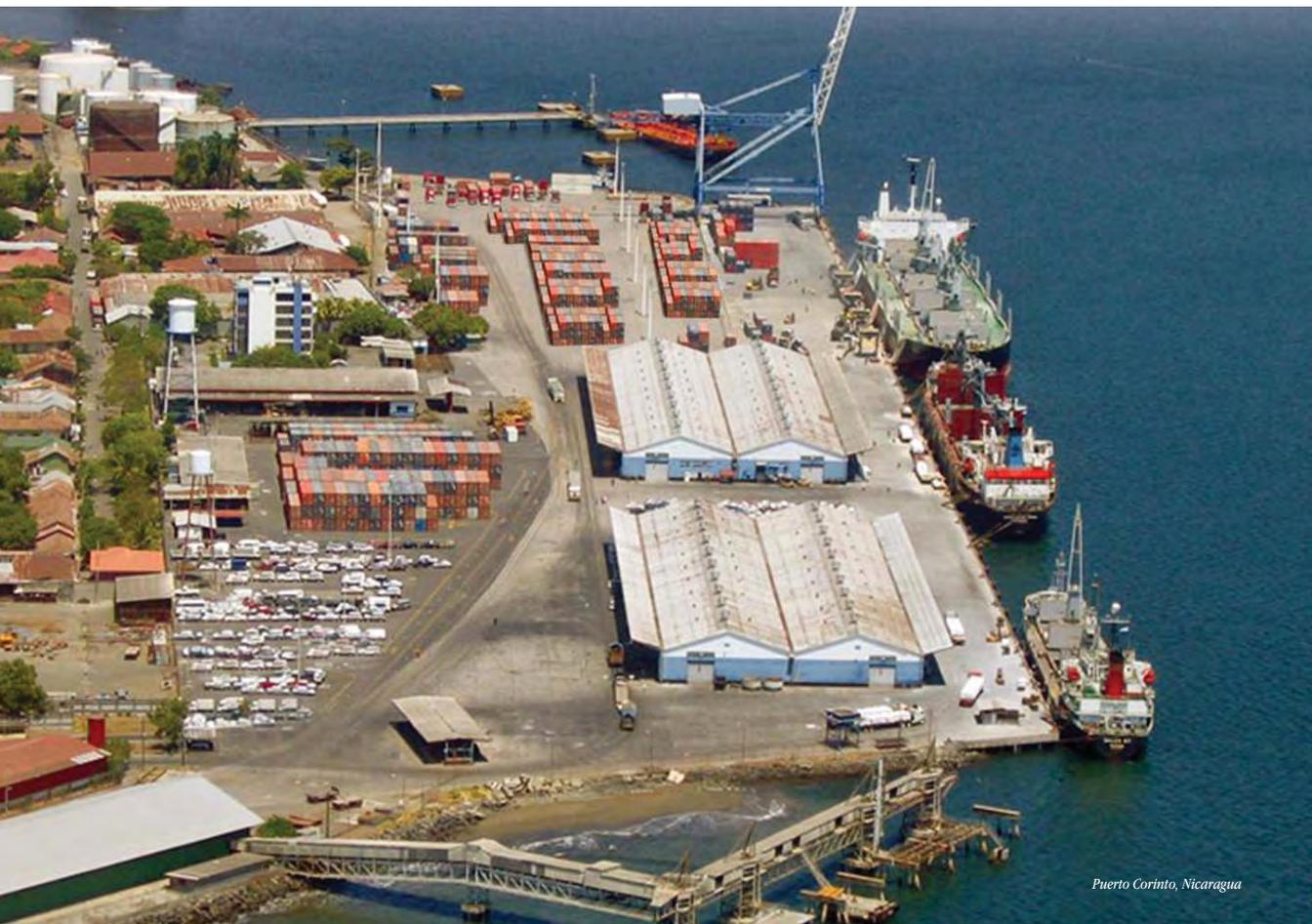
Es importante destacar que los Estados que forman parte de COCATRAM y de la CCAD son partes de la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar y de las Convenciones para combatir la contaminación marina; sin embargo, no todos son parte de sus protocolos derivados. Y es precisamente ahí donde un instrumento como el Código de Conducta, de forma subsidiaria y voluntaria puede venir a complementar y suplir estos instrumentos.

Este es un enfoque, que adecuadamente planteado y manejado puede dar buenos resultados y una buena relación de costo – beneficio, sobre todo, si se promueve de forma coordinada por los organismos regionales involucrados como COCATRAM y CCAD, por medio de un

plan de acción conjunto, como parte de una Agenda Regional de Gestión Portuaria y Medio Ambiente. Esta sería la base para una alianza estratégica de dos organizaciones del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), que actúan conjuntamente, además, servirá de ejemplo para que otros sectores de incidencia en el ambiente, se benefician de este tipo de enfoques intersectoriales, con la participación del sector privado regional.

Damos la bienvenida a esta iniciativa de COCATRAM y estamos seguros que en nuestra alianza otros sectores encontrarán un buen ejemplo.

San Salvador, 18 de agosto de 2007.



Introducción

Los puertos y terminales portuarias representan una interfase clave de los sistemas de transporte, con características propias y estructuras complejas, que demandan y representan cantidades importantes de recursos naturales, esfuerzos técnicos y financieros para su construcción, desarrollo y operación. Con la globalización de la economía y del nuevo ordenamiento del comercio internacional, en los puertos, terminales e infraestructura relacionada se desarrollan servicios cada vez más amplios e integrados. En ellos tienen lugar diversas y muy específicas manifestaciones ambientales, que es necesario atender para mantener su competitividad, no sólo en términos de servicio y precio, sino para hacer la operación portuaria segura y amigable con el medio ambiente.

El uso cada vez más creciente de contenedores para el transporte de todo tipo de carga y el flujo más activo del transporte marítimo por el aumento del intercambio de bienes y servicios, ha modificado los sistemas de operación portuaria. Es así que los problemas ambientales inherentes a éstos han afectado la forma tradicional de la gestión portuaria. Además, han aparecido nuevos controles y exigencias ambientales para el trabajo portuario, por lo que los aspectos de gestión ambiental de los puertos han

llegado a ser parte integral del gerenciamiento de puertos y terminales portuarias.

En atención a estas nuevas exigencias ambientales, actualmente varios puertos enmarcan sus actividades, de forma cada vez más creciente, en Códigos de Conducta Ambiental o en guías de buenas prácticas de gerenciamiento portuario. Muchas organizaciones y agrupaciones portuarias han desarrollado marcos para la conducta ambiental que debe ser observada en sus operaciones portuarias, entre ellas, la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO); otros siguen guías específicas como la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) o los principios clave para el desarrollo de puertos y terminales portuarios del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA-PAM.

El presente es el primer Código de Conducta Ambiental de la Gestión Portuaria en Centroamérica, para cuya elaboración se consultó la información pertinente disponible en la comunidad internacional, siguiendo la Agenda Ambiental del Transporte Marítimo de Centroamérica. Fue aprobado por la XXVII REPICA, Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, el 11 de mayo de 2007.







Manzanillo International Terminal, Panamá

Estructura del Código

El Código está diseñado para reflejar la diversidad de funciones y situaciones ambientales, que deben ser conocidos y según proceda, atendidos por las autoridades y empresas portuarias, así como por la REPICA, para la gestión de los puertos y terminales portuarios. A la vez, reconoce que la responsabilidad de la aplicación de las legislaciones y políticas ambientales varía según los Estados miembros de COCATRAM y la naturaleza de cada puerto. Para lo anterior, el Código ha sido estructurado en tres secciones que abordan: el contexto global y regional del Código y su sustentación, los aspectos generales y las acciones que deben realizar las autoridades portuarias, marítimas y la REPICA, en el campo del medio ambiente con relación al trabajo portuario.

El Código es voluntario, pero tiene acciones mandatorias vinculadas a instrumentos internacionales, de los cuales los países miembros de COCATRAM son parte. Está diseñado para ser aplicado de forma voluntaria como instrumento orientador a todos los puertos y terminales marítimos de Centroamérica, independientemente, de sus recursos y niveles de tráfico. Su aplicación favorecerá el desarrollo sostenible de los puertos y servirá de plataforma para fortalecer, en lo ambiental, las políticas portuarias y de transporte marítimo, además de estimular desde esta perspectiva, la construcción de las políticas marítimas nacionales, como políticas de Estado.



Puerto Balboa, Panamá

SECCIÓN 1

El contexto global y regional del Código, antecedentes y filosofía

1.1 El contexto global para el manejo ambiental de los puertos

Prácticamente todos los puertos y terminales portuarios marítimos que participan en el mercado internacional están experimentando cambios para facilitar la inserción de sus países en la actual globalización de las economías para hacer que la operación portuaria sea ambientalmente segura. En la actualidad es necesario revisar los conceptos con los que tradicionalmente se han manejado los puertos y reflexionar sobre la forma de cómo han venido siendo atendidas sus manifestaciones ambientales. La globalización entraña necesariamente la modernización de los puertos y su tecnificación, las que sin las debidas previsiones, pueden llevar también a un incremento en los riesgos ambientales, mismos que se derivan de múltiples operaciones portuarias que no guardan el debido ordenamiento y en general, en la forma como se vienen aplicando algunas disposiciones ambientales a esas operaciones.

La falta de cumplimiento por los puertos y terminales portuarios de las normas y consideraciones ambientales acordadas por la comunidad internacional, puede ejercer un efecto negativo no sólo sobre el medio ambiente marino y costero, sino sobre la efectividad del trabajo portuario, además de influir negativamente en el comercio internacional.

Actualmente, los puertos y terminales portuarios operan, de forma cada vez más creciente, en un contexto “verde”. Esto implica que la

gestión de los puertos y terminales debe hacerse desde la perspectiva ambiental. La forma como las autoridades portuarias asimilen las exigencias y criterios ambientales en planes portuarios, contribuye no sólo en la seguridad del medio ambiente portuario sino a la sostenibilidad del puerto favoreciendo el mercado internacional.

No todas las regiones del mundo han contado con los recursos y capacidades necesarias para incorporar de forma práctica criterios ambientales al trabajo portuario, por ello, están en una situación desventajosa frente a las regiones que están dotadas de marcos de trabajo para la incorporación de medidas ambientales en la rutina portuaria.

Ahora, los puertos y las terminales portuarios requieren de una certificación ambiental, que hace constar que trabajan en un marco de estándares, que además de hacer segura y eficiente la operación portuaria, no representan un peligro grave para el medio ambiente marino y costero, tanto en el área del puerto como en sus áreas adyacentes.

Tradicionalmente, la atención ambiental en el trabajo portuario se ha centrado principalmente en el control y reducción de la contaminación por petróleo, pero hoy el interés también ha venido dirigiéndose hacia otros aspectos que han llegado a ser motivo de normativa internacional, de tal manera, que el abanico de temas ambientales a los que se debe

dirigir la administración portuaria ha crecido notablemente.

Nuevos principios ambientales nacidos del reconocimiento que el medio ambiente y el desarrollo son interdependientes han penetrado la agenda internacional, como el principio de precaución, el de “quien contamina paga” y el enfoque de gestión integral para el manejo de la costa, etc. Estos principios se encuentran inmersos, entre otros, en el texto de novedosos tratados de aplicación y observación internacional, así como en declaraciones y otras manifestaciones de políticas que forman el contexto global de los Códigos Voluntarios de Conducta Ambiental para el Trabajo Portuario.

1.2 El contexto regional de los aspectos ambientales de los puertos en Centroamérica

Centroamérica es una delgada franja de tierra que une los hemisferios norte y sur del continente americano. Con un desarrollo históricamente dependiente de la agricultura, los países de la región experimentan una lenta, pero segura diversificación de sus economías, en la que los puertos han desempeñado un papel fundamental, haciendo que la región sea cada vez más marítima. Es así, que casi un 60% del PIB de los países centroamericanos proviene de actividades económicas que se desarrollan en las provincias o departamentos con frente marítimo. Las ciudades costeras centroamericanas albergan casi un cuarto de la población total regional y son en buena parte puertos marítimos. Se espera que antes del 2025 entre un 40 y 50% de la población regional sean habitantes enteramente costeros.

Además, Centroamérica es una región cruzada por tráfico trans hemisférico y trans regional con varias rutas que utilizan el Canal

de Panamá (Yokohama-Panamá 7.680 m.n.; Tahití- Panamá 4.570 m.n.; Panamá-Londres 4.725 m.n.). Sus operaciones portuarias han venido creciendo de tal forma que son significativas hemisféricamente. En la región funcionan alrededor de 165 empresas navieras y conexas, con buques que recalán en 41 puertos y terminales marítimos de servicio internacional y otros de servicio local. Actualmente, muchos puertos de la región están siendo modernizados y/o están en proceso de ampliación y expansión como respuesta a la globalización de la economía, a un mayor flujo de bienes y servicios.

Bajo esta perspectiva, la COCATRAM y las autoridades marítimas y portuarias de la región han llevado a cabo acciones para que los puertos cuenten con planes de contingencia para controlar la contaminación accidental por petróleo y para cumplir con otras disposiciones internacionales vinculadas con la contaminación del mar por barcos. Estas actividades han sido apoyadas por el Centro Regional de Actividades de Emergencia, Información y Entrenamiento sobre Contaminación Marina (RAC/REMPEITC-Carib).

La Agenda Ambiental del Transporte Marítimo en Centroamérica está más allá del control de la contaminación por petróleo; representa un enfoque unificado y consultado entre las Autoridades de Puertos y la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo, que señala las acciones que deberían seguir las autoridades y operadores portuarios para atender el mejoramiento ambiental en los puertos y las actividades conexas. En este contexto regional fue concebido el Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica.

1.3 Antecedentes

El Protocolo al Tratado General de la Integración Centroamericana, suscrito por los Presidentes Centroamericanos en 1993, enfatizó la necesidad de perfeccionar y vigorizar sustancialmente la infraestructura física de los puertos de Centroamérica para insertar su economía en los mercados mundiales. El Programa: *Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica en la Década del 90* (PRODECA), de la Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica, (REMITRAN), propuso la ampliación del sistema portuario, la modernización de su equipamiento y la realización de estudios básicos para coordinar, a nivel regional, los servicios de transporte marítimo.

En esta perspectiva, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), que forma parte del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), con apoyo del Programa Ambiental Regional para Centroamérica (PROARCA Costas) y la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), elaboraron en el 2000 la “Agenda Centroamericana para la Seguridad Ambiental Marítima y Portuaria de Centroamérica”, que constituye un esfuerzo mancomunado de los sectores de ambiente y transporte de la región. Esta agenda tonifica la gestión portuaria con elementos ambientales propios del transporte marítimo y de la actividad portuaria.

Dicha Agenda está orientada a brindar orientaciones efectivas a los puertos y terminales portuarios de la región, en el mejoramiento de la operación portuaria a través de la incorporación gradual de los aspectos ambientales inherentes a las actividades marítimo portuarias y conexas.

Algunas de las acciones propuestas son: *“fortalecer o crear unidades de seguridad industrial y protección ambiental en puertos, el monitoreo de la situación ambiental de los mismos y de las vías de acceso y áreas de maniobras en puertos, establecer relaciones y acuerdos entre puertos cercanos para el intercambio de experiencias y de información...”*. Además, propone otorgar a REPICA un papel protagónico en la protección del medio marino y en la seguridad portuaria. Para asegurar la implementación y el monitoreo se aprobó un plan de acción y se encomendó a la COCATRAM el respectivo seguimiento.

A fin de crear un marco para la aplicación del plan de acción que permita operar la Agenda, la COCATRAM diseñó el Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica. Es voluntario y refiere los aspectos que deben ser considerados por la administración portuaria para satisfacer los estándares ambientales. Dicho Código es en sí, un elemento orientador del trabajo del puerto con relación a sus obligaciones ambientales. En este sentido, instrumenta la Agenda Ambiental para el Transporte Marítimo de Centroamérica en armonía con las políticas ambientales de los países miembros de COCATRAM y es por definición, el “**Libro Verde**” de la Conducta Ambiental de las Autoridades y Empresas Portuarias de Centroamérica.

1.4 Filosofía del Código

Al aplicar principios ambientales al trabajo portuario, inspirados en los acuerdos internacionales ambientales sobre la materia, con el Código se pretende motivar a las Autoridades Portuarias y Marítimas de Centroamérica a que adopten la idea que la protección ambiental forma parte de la cultura portuaria.

De esta forma, el Código nació de la idea que las autoridades portuarias y REPICA tienen la habilidad y pueden desarrollar sus capacidades para incorporar la variable ambiental de manejo portuario, haciendo que éste sea ambientalmente más seguro, económicamente viable y efectivo, así como prácticamente posible. El Código no crea nuevas tareas ambientales para los puertos, sino que proporciona un marco para las acciones derivadas de la normativa internacional y nacional que pueden ayudar a proteger sustancialmente el medioambiente del puerto a través de su aplicación en la rutina portuaria.

No es un documento rígido, sino flexible y abierto que puede y debe ser modificado, im-

plementado y completado según evolucionen las legislaciones ambientales y las prácticas del trabajo portuario, el comercio internacional y surjan nuevos aspectos ambientales y tecnologías que requieran ser atendidos. El Código no es un documento final, sino que forma parte de un proceso a largo plazo para mejorar los niveles de manejo ambiental en los puertos, a través del progresivo mejoramiento del trabajo portuario con relación al medio ambiente. El Código subraya además las oportunidades que ofrece la promoción del medio marítimo de transporte, incluido el cabotaje regional, a través de un trabajo portuario limpio y seguro.

Puerto Barrios, Guatemala



SECCIÓN 2

Naturaleza y objetivos del Código, el por qué del Código y beneficios

2.1 El Código

El presente es un código voluntario. Si bien una parte de las acciones ambientales que identifica para aplicar en la rutina del puerto provienen de la legislación internacional, lo que le da cierto carácter mandatorio, debe ser interpretado principalmente como una guía orientadora sobre las acciones a realizar en el trabajo portuario desde el punto de vista ambiental, para la buena gerencia portuaria.

Se aplica a los diferentes tipos de puertos y terminales portuarios marítimos en la región, incluyendo terminales petroleros y estructuras asociadas, independientemente de sus formas de administración. Se considera que su aplicación ayudará a las Autoridades Portuarias, Marítimas y REPICA según proceda, al cumplimiento de los marcos normativos pertinentes y a un ordenamiento más integral de sus actividades desde la perspectiva del desarrollo sostenible. El Código crea también el marco de trabajo en el cual, las autoridades portuarias y la REPICA pueden abordar y discutir los temas ambientales inherentes a su trabajo.

El presente Código no se refiere al tránsito marítimo, ayudas a la navegación y otros aspectos de la administración marítima, ni a la seguridad y defensa naval, pero reconoce que la aplicación de las normas que cubren estos aspectos es fundamental para el trabajo ambiental en los puertos.

Las acciones señaladas están basadas en las reglamentaciones internacionales y en la legislación pertinente. No suplanta las normas ambientales nacionales relacionadas con la protección del medio marino y costero en el área de

los puertos, sino al contrario ayuda a su comprensión y facilita su aplicación.

2.2 ¿Por qué el Código de Conducta?

- Los puertos marítimos en Centroamérica constituyen un eje fundamental de articulación cultural y económica de la región con el resto del mundo y son elementos claves para el desarrollo sostenible de los países. Los puertos contribuyen significativamente al crecimiento de las ciudades y comunidades donde están ubicados, también generan impactos ambientales a través de operaciones portuarias defectuosas, que pueden llegar más allá del área del puerto. A su vez, las actividades que se realizan alrededor del área del puerto pueden tener un impacto significativo en la operación portuaria, por lo que existe una co-responsabilidad ambiental de los diferentes usuarios de la costa donde se ubican. Se hace necesario que la administración portuaria sea provista de elementos de gestión costera para controlar y apoyar, según proceda, en soluciones efectivas derivadas de esta doble situación.
- La gama de diferentes actividades que tienen lugar en los puertos y los diferentes actores en su área pueden representar distintas actitudes y compromisos con relación al medio ambiente y no existe una normativa específica que cubra todos los aspectos relativos al manejo ambiental de los puertos y tampoco una institución u organización, que se refiera a todos los impactos ambientales que se producen en ellos, por lo que

es necesario abordar estos vacíos con criterios comunes y propósitos unificados. A lo anterior, se adiciona el hecho de que no existe mucha claridad en las acciones que deben ser realizadas por las autoridades y empresas portuarias con relación a las normativas sobre medio ambiente portuario. Los clientes del servicio portuario se diferencian por el tamaño de sus intereses y del servicio deseado; tienen diferentes actitudes y responsabilidades respecto al medio ambiente en el área del puerto. Esta variedad de impactos, los vacíos existentes, la presencia de múltiples autores y la existencia de una débil y limitada integración hacen difícil el trabajo portuario con relación a la protección ambiental.

- La industria portuaria tiene procesos más complejos en la preparación de las revisiones ambientales de sus operaciones y en ella existen como mínimo más de 20 factores ambientales con el mismo nivel de agregación. Los sistemas de prevención y alerta contra la contaminación por petróleo y otras sustancias nocivas; los sistemas de alerta contra incendio y otros accidentes que determinan impactos ambientales y en la seguridad de la vida humana; los riesgos de manejo, almacenamiento y embarque de sustancias peligrosas; las instalaciones de recepción en puertos de lastre sucio y basuras generadas por barcos; el control sobre la introducción de organismos foráneos contenidos en el agua de lastre; el consumo de agua y energía, así como la disposición de desechos son factores mínimos cuando son comparados con el manejo real ambiental de los puertos. Varios de los puertos manejados ambientalmente requieren que la industria portuaria trabaje estrechamente con un amplio rango de autoridades gubernamentales y locales. Proveer un marco para asegurar este trabajo es por tanto una necesidad.

- Los puertos que operan sin el debido ordenamiento ambiental, son focos importantes de deterioro de las costas y constituyen una seria amenaza para los recursos marinos y costeros ubicados en sus áreas y áreas de influencia, con efectos marcados para las poblaciones costeras que utilizan esos recursos como medio de vida. Además, pueden afectar la integridad y estabilidad de los ecosistemas y el patrimonio natural nacional. Estos puertos, con costosas infraestructuras, generalmente, tienen períodos de vida corta por el deterioro que se produce en su infraestructura. Mucho de ese deterioro es por la ausencia de un manejo ambiental responsable.
- Los puertos requieren mejorar la transparencia de sus acciones en las operaciones de rutina que protegen el medio ambiente. Cada actividad principal de manejo portuario debe considerar al medio ambiente como una operación normal de la administración portuaria y en ausencia de un código sobre los aspectos ambientales y de sistemas ambientales para el manejo portuario, es difícil explicar a los gobiernos, sociedad civil y otro público, el alcance y extensión del quehacer portuario.

2.3 Objetivos del Código

El presente Código orienta la conducta del trabajo portuario con relación a las áreas ambientales identificadas en la Agenda Ambiental del Transporte Marítimo, sobre las que se debe tener una política ambiental clara, conocida y aplicada por todo el personal que realiza el “trabajo del puerto”. También pretende ser un marco para la integración de las políticas portuarias con las políticas ambientales nacionales y las marítimas como elemento de concertación para la formulación de políticas ambientales marinas regionales, relacionadas con las ope-

raciones portuarias. Con estos elementos, los objetivos del Código son:

- Promover un marco voluntario de consulta, diálogo y colaboración entre la autoridad portuaria, las empresas portuarias y los asuntos locales (municipalidad, comunidad, ONG's, etc.) sobre los intereses ambientales recíprocos, incluyendo la aplicación de principios comunes de política ambiental para la industria portuaria centroamericana.
- Ayudar a fortalecer la cooperación y la asistencia mutua entre las autoridades portuarias y marítimas, según proceda y REPICA con miras a apoyar las actividades orientadas a prever la reparación de los daños ambientales, de conformidad con el principio de "quien contamina paga".
- Ayudar a incrementar la colaboración entre las autoridades portuarias y marítimas y REPICA, para combinar tecnologías portuarias a las necesidades y exigencias ambientales, así como a la eficiencia del costo de las operaciones y las consideraciones ambientales en la planeación y trabajo portuario.
- Servir de marco para promover la responsabilidad ambiental colectiva entre todo el universo de usuarios del puerto y estimular el continuo mejoramiento ambiental del puerto y de los sistemas de manejo ambiental aplicados a éstos, incluyendo el uso de los Sistemas de Información Ambiental.

- Ayudar a progresar de forma segura y sostenida hacia puertos ambientalmente sanos, sostenibles, técnicamente seguros y competitivos.

2.4 Beneficios del Código

Una mejor comprensión de los temas ambientales referidos al trabajo portuario y una mejor coordinación en sus aplicaciones, como lo dice este Código, abre la posibilidad de ahorrar inversiones, ganar eficiencia operativa y abaratar costos por reparación de daños ambientales producidos por las operaciones portuarias y por los accidentes marítimos que determinen daños ecológicos a los intereses marinos. Crea un espacio para la interacción de todos los actores e intereses en el universo de los puertos, lo que permite unificar criterios, establecer acciones y desarrollar la capacidad de los puertos para atender sus propias necesidades ambientales y a su vez prestar servicios ambientales portuarios especializados.

Uno de los principales beneficios es orientar la acción de las autoridades marítimas, empresas portuarias y REPICA a la aplicación de principios ambientales en la administración portuaria, lo que da garantía para asegurar que el puerto está manejado de forma sistemática y efectiva en un esquema centroamericano de ecomanejo y auditoría ambiental de puertos. El Código imprime un “**Sello Verde**” a la operación portuaria.



SECCIÓN 3

Principios del Código, alcance y orientación, definiciones, el papel de las Autoridades Portuarias, la participación institucional, la sostenibilidad ambiental de los puertos y la cooperación internacional

El presente Código nace de la filosofía que las autoridades portuarias y REPICA tienen la habilidad y pueden desarrollar, así como su capacidad para incorporar la variable ambiental en el manejo portuario, sin perjuicio de la eficacia de las operaciones portuarias, haciendo que este trabajo sea ambientalmente más seguro, económicamente viable, efectivo y prácticamente posible.

3.1 Principios del Código

Este Código se fundamenta en los siguientes principios:

- Principio de la INTERNACIONALIDAD del Puerto. Los puertos constituyen una interfase de los sistemas de transporte para el comercio internacional, por lo que muchas de sus actividades tienen naturaleza internacional, reconocida y reglamentada por estándares, guías y principios normativos de convenciones internacionales, que deben ser aplicadas en los puertos. Este principio predica que muchas actividades que se realizan en el puerto tienen un carácter internacional y algunos efectos ambientales producidos por la actividad portuaria pueden afectar ecosistemas y recursos compartidos por dos o más países. En aplicación de este principio, las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, aplicarán -cuando corresponda, las normas internacionales ambientales contenidas en los tratados internacionales de los cuales sus países forman parte.
- Principio de la MOVILIDAD SOSTENIBLE, que significa que el transporte marítimo debe ser capaz de cumplir con su papel económico y social sin deterioro del medio ambiente. En aplicación de este principio, las autoridades portuarias llevarán a cabo acciones que hagan de la operación portuaria una operación amistosa con el medio ambiente, cuidando además, que la aplicación de medidas ambientales en la rutina del puerto no produzcan interferencias que hagan que la operación portuaria sea extremadamente costosa, no viable técnicamente.
- Principio de RESPONSABILIDAD COMÚN, PERO DIFERENCIADA, nace de la idea que los puertos se ubican en tramos de la costa donde generalmente tienen lugar otros desarrollos, que pueden influirse ambientalmente de forma mutua, por lo que existe una responsabilidad común para la protección del medio ambiente marino y de la costa, pero diferenciada. Lo que significa, que las autoridades portuarias deben conocer y en lo posible evitar, reducir, atenuar y controlar, los efectos ambientales producidos en el puerto, que puedan afectar a las actividades que ocurren en áreas vecinas. De igual forma, las actividades realizadas fuera del área del puerto, pueden producir efectos ambientales que interfieren en el trabajo portuario. En este caso, las au-

toridades portuarias deben proveerse de mecanismos que aseguren ser informadas y notificadas oportunamente sobre esa situación y hacer los arreglos pertinentes para que esas actividades externas no afecten el trabajo portuario.

- Principio de PRECAUCIÓN, que significa que en ausencia de una certeza científica o en presencia de una duda razonable, con relación a los efectos ambientales de nuevas condiciones u operaciones portuarias, no existe justificación alguna para que las autoridades y empresas portuarias no tomen previsiones razonables para reducir y evitar los efectos ambientales “no conocidos o inciertos” de una actividad portuaria. En aplicación de este principio, los nuevos puertos y la expansión de los actuales, deberán estar provistos en su fase de planeación y de consideraciones ambientales. Para ello, las autoridades portuarias deben demostrar que las medidas de prevención contra el deterioro ambiental del puerto pueden tener un efecto económico más beneficioso que su propio costo y que estas medidas son más eficaces y menos costosas que las medidas correctivas posteriores.
- Principio de FLEXIBILIDAD, es decir, que el Código puede ser aplicado a todo tipo de puertos y estructuras portuarias existentes en Centroamérica, independiente de la gama de actividades que se realizan en ellos y de la diversidad de estructuras administrativas y/o formas de administración portuaria. Ha sido concebido como un instrumento adaptable, que ofrece un espacio para la aplicación de nuevos principios y de elementos ambientales que surjan en la medida en que evolucionen los puertos, se desarrolle la tecnología ambiental y progrese el comercio internacional. En aplicación de este principio, las autoridades portuarias crearán mecanismos de consulta y participación institucional y desarrollarán medios de información, así como procedi-

mientos para adaptar a su trabajo, cuando corresponda los nuevos avances en la tecnología ambiental aplicable al puerto.

3.2 ¿A quién está dirigido el Código?

Principalmente está dirigido a las autoridades portuarias, autoridades marítimas u órganos equivalentes, además de empresas portuarias de Centroamérica, terminales petroleras y refinerías costeras. Su observación es necesaria por todos los usuarios de los puertos. Esto indica la aplicación de cualquier otra forma de administración portuaria que se presente en la región dentro del contexto del “TRABAJO DEL PUERTO”. Dicho Código no cubre bases navales, ni estructuras militares en el mar o en la costa o terminales portuarios que siendo de propiedad de un Estado parte de COCATRAM, presten momentáneamente servicios gubernamentales de carácter no comercial, ni da detalle en el trabajo específico del puerto, ni en sus operaciones. Tampoco se refiere a las acciones policivas por contravención a las normas ambientales nacionales que por competencia le corresponde atender a las autoridades marítimas y a otras autoridades correspondientes.

Este Código no se aplica a situaciones de deterioro ambiental causado por desastres naturales, incendios, actos vandálicos, tráfico de estupefacientes y otras actividades al margen de la ley. Sin embargo, reconoce la necesidad que cada puerto esté dotado de un plan de emergencia y de seguridad para esas situaciones.

3.3 Ámbito de aplicación del Código

La zona geográfica de aplicación se refiere al “Área del Puerto”, definida por el espacio terrestre y marino y su interfase ocupada por el puerto y limitada por la legislación nacional. El ámbito de aplicación incluye:

- Terminales petroleros, quimiqueros y de buques para el transporte de gas licuado, incluidos los ductos correspondientes, oleoductos asociados, depósitos y tanques de almacenamiento de hidrocarburos en la costa, incluyendo refinerías costeras, etc.
- Los atracaderos y zonas de almacenamiento, bodegas en las que se guarden y conserven mercancías peligrosas.
- Los atracaderos o zonas especiales para las cargas o descarga de explosivos.
- Las actividades de toma de combustibles.
- Las instalaciones en puerto de productos químicos y petróleo.
- Las zonas de acceso a los puertos con alta densidad de tráfico y los fondeaderos.
- Astilleros, diques secos, marinas y zonas de reparación.
- Las zonas de operaciones generales de carga.
- Las terminales de pasajeros, turísticas, petroleras y los muelles pesqueros.
- Las áreas de acceso en tierra al puerto, carreteras, ferrocarril e instalaciones dentro de ellas, incluyendo refinerías costeras.

3.4 Definiciones

Atracadero: estructura flotante o no, construida por el hombre para facilitar el atraque de los barcos para cargar o descargar cualquier tipo de mercadería. Se aplica a diques, espigones, muelles, malecones, estaciones marítimas o estructuras similares que tienen este propósito.

Autoridad Marítima: la autoridad responsable de los buques, las instalaciones flotantes y todas las actividades relacionadas con el mar.

Autoridad Portuaria: la autoridad responsable del manejo de los puertos y de sus insta-

laciones. Es la persona u órgano con facultades propias para ejercer un control efectivo de la zona portuaria. Sus funciones varían de acuerdo al tipo de administración portuaria.

Instalaciones y Servicios Portuarios: a efectos del presente Código, son todas las estructuras, maquinarias y edificaciones existentes dentro del área de los puertos. Estas incluyen entre otras, terminales, zonas industriales, zonas francas, astilleros, zonas de almacenamiento, zonas de contadores, tanques de combustible, patios, equipos, grúas, dragas, botes, talleres, bodegas, oficinas, garajes y demás servicios utilizados en la operación portuaria.

Área Portuaria (zona portuaria): constituye la porción de costa (área terrestre o área marina), que según la legislación nacional y sus características ambientales constituye un puerto.

Autoridades Ambientales: estructura, persona u órgano facultado por la ley para establecer y aplicar la política ambiental nacional con prescripciones relativas a la zona portuaria, a las actividades marítimas, regional, provincial o local.

Trabajo Portuario: es toda actividad económica que se realiza dentro del puerto y/o en la interfase puerto/barco, incluyendo las labores administrativas.

Comunidad del Puerto: es el grupo formado por todos los actores que participan en la actividad portuaria, incluye a las autoridades gubernamentales, empresas prestadoras de servicios y usuarios de los mismos.

Desarrollo Sostenible: es aquel que se realiza sin menoscabo de la base de los recursos y garantiza su permanencia a futuro.

Tecnologías Limpias: son aquellas que producen la mínima cantidad de residuos o cantidades despreciables y residuos inocuos al medio ambiente; exigen menor cantidad de elementos ambientales y energía para su aplicación.

Mejores Técnicas Disponibles o Mejor Tecnología Disponible (BAT, por sus siglas en inglés): son técnicas efectivas para reducir al mínimo la emisión de contaminantes.

Técnicas Amigables con el Medio Ambiente: son las que evitan la generación de contaminantes en los procesos de producción y la emisión de los mismos al final de los procesos, nuevos materiales, conocimientos medioambientales y nuevos métodos de trabajo. Se refiere a las actividades que producen bienes y servicios para medir, evitar, limitar, reducir al mínimo o corregir los daños ambientales, así como los problemas relacionados con los residuos, el ruido y los ecosistemas.

Ordenamiento Ambiental del Puerto: son los requisitos ambientales establecidos, como normas, técnicas, métodos y procedimientos a las actividades portuarias que pueden generar efectos nocivos al medio ambiente del puerto y a su ejecución y monitoreo.

Sustancias Nocivas: es cualquier sustancia susceptible de producir daño a la salud humana, poner en peligro la vida marina, menoscabar el valor escénico y el paisaje e interferir con otros usos legítimos del mar.

3.5 El papel de las autoridades y empresas portuarias en el medio ambiente del puerto

Las autoridades y empresas portuarias tienen la responsabilidad de cumplir y hacer cumplir normas consagradas en los instrumentos internacionales en materia de medio ambiente, particularmente, aquellas que se encuentran consignadas en los instrumentos internacionales sobre la materia, de la que los países miembros de COCATRAM son parte activa, incluyendo las normas que derivan de la aplicación de las políticas ambientales internas.

Este Código se refiere a las siguientes áreas de responsabilidad “clave” del trabajo de las autoridades y empresas portuarias:

- a) La responsabilidad que tienen las autoridades portuarias para que las actividades realizadas en el área de los puertos sean ambientalmente seguras y compatibles con la calidad ambiental de su entorno y no produzcan daños ambientales a terceros, ni al medio ambiente de éstos.
- b) La responsabilidad ambiental de las autoridades portuarias para que sus operaciones sean técnicamente viables, de tal manera que los costos ambientales no hagan de la operación portuaria una actividad costosa.
- c) La responsabilidad de las autoridades portuarias, con relación a los intereses ambientales colectivos de las comunidades locales y de los “usuarios” de los puertos, incluyendo la necesidad de estar informados adecuadamente sobre nuevos desarrollos tecnológicos que mejoren ambientalmente la actividad portuaria.
- d) La responsabilidad de las autoridades portuarias de cumplir con las normativas nacionales ambientales.

El Código reconoce que algunas disposiciones ambientales internacionales que corresponden como “Estado Rector del Puerto” son realizadas en algunos países de la COCATRAM por las autoridades marítimas y dichas disposiciones ambientales, a su vez, se aplican en el área de los puertos. Para ello, las autoridades portuarias (si son diferentes), establecerán los mecanismos de coordinación y consulta para la aplicación de sus obligaciones ambientales sin interferir con el trabajo de las autoridades marítimas. Las acciones consignadas no interferirán con las obligaciones que corresponden como “Estado Rector del Puerto”, al contrario, procurará apoyarlas y cuando proceda, las fortalecerá.

Este Código refleja la diversidad y complejidad de las funciones y situaciones de los puertos marítimos de Centroamérica, reconoce que la responsabilidad de la aplicación de la legislación y políticas ambientales varían según la naturaleza de cada puerto y según los Estados miembros de COCATRAM. La aplicación del Código favorece el desarrollo sostenible de los puertos de la región y, a su vez, sirve de plataforma para fortalecer en lo ambiental, las políticas portuarias y sobre transporte marítimo, además estimula la construcción de las políticas marítimas nacionales.

3.6 La participación institucional

Las autoridades portuarias y REPICA crearán espacios de concertación y participación de toda la gama posible de actores de la industria portuaria: la sociedad civil con intereses en el puerto, las autoridades ambientales pertinentes, las municipalidades, otras autoridades, etc., en la formulación de sus políticas y programas ambientales, a fin de que todos los intereses ambientales sobre el puerto queden adecuadamente reflejados en los planes de manejo portuario.

Actualmente existen controles legislativos estrictos sectoriales con relación a varios aspectos del medio ambiente en las áreas portuarias y que están considerados en algunas políticas ambientales globales. Sin embargo, es necesario que las autoridades portuarias estimulen la formulación de políticas específicas que reconozcan a largo plazo, las ventajas de la explotación de un puerto ambientalmente sano. Para ello, es necesario considerar que las medidas podrían variar de puerto a puerto y dependerán de las capacidades financieras y técnicas, así como de los marcos institucionales existentes. La aceptación de medidas ambientales por la industria portuaria es mayor cuando éstas son rentables y se ajustan a las necesidades de cada puerto.

Las autoridades ambientales podrán asesorarse y solicitar información de las autoridades portuarias cuando preparen nuevas normas sobre el medio ambiente marino y costero de la región. En todo caso este Código abre un espacio para que las autoridades portuarias y REPICA, en forma consultiva, adquieran la capacidad de auto-regulación y puedan demostrar las ventajas de la mejoría sostenida del medio ambiente sobre la sostenibilidad del puerto.

Las autoridades y empresas portuarias oficiales reconocen en este Código, que el sector privado puede desempeñar un rol importante en el gerenciamiento ambiental de los puertos, por lo que las autoridades portuarias generarán espacios que permitan establecer vínculos de administración ambiental delegada en el sector privado, en consulta y aprobación de las autoridades ambientales y las autoridades locales de los municipios porteños.

3.7 Desarrollo sostenible de los puertos de Centroamérica

El desarrollo sostenible constituye el punto central del enfoque del presente Código en materia de medio ambiente. Para ello, el Código indica la necesidad que las autoridades portuarias de Centroamérica y REPICA; según proceda, introduzcan dentro de la planificación portuaria la dimensión ambiental, de tal forma que el desarrollo de la industria portuaria se produzca de forma armónica con el medio ambiente y dentro de los contextos de las reglamentaciones ambientales nacionales e internacionales pertinentes.

Las autoridades portuarias y REPICA, deberán esforzarse para hacer conocer a la comunidad portuaria que el desarrollo sostenible del puerto, no sólo beneficia a la comunidad local sino que el efecto de su beneficio trasciende el área del puerto y puede tener importancia nacional e internacional.

3.8 La cooperación internacional

Las autoridades portuarias y REPICA reconocen que será necesaria la cooperación y asistencia internacional para la aplicación gradual del Código y en este sentido concuerdan aplicar este mismo, haciendo uso de los esquemas y mecanismos internacionales actualmente existentes, con los cuales este Código tiene especial sinergia, todo dentro del contexto de la Agenda Ambiental del Transporte Marítimo y de su Plan de Acción.

En especial reconocen la contribución y asistencia que puede proporcionar la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Programa de Naciones Unidas para

el Medio Ambiente (PNUMA), la Asociación Internacional de Puertos y Terminales Marítimos (IAPH), la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA), la Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIFM), la Asociación Internacional de Conservación del Medio Ambiente en la Industria del Petróleo (IPIECA), ARPEL y las Agencias Internacionales de Desarrollo, como ASDI, NORAD, ACDI, GTZ, JICA, USAID, DANIDA, FINIDA, etc. y los Servicios de Ingeniería y Guardacostas.



SECCIÓN 4

Las acciones ambientales en los puertos marítimos, las acciones de política, las acciones de control de la contaminación, las acciones de planeación y gestión, acciones de fortalecimiento y creación de las capacidades

4.1 Las acciones ambientales en los puertos marítimos de Centroamérica

El Código identifica las acciones que, en principio, deben ser realizadas, implementadas, de forma individual o en conjunto, según proceda, por las autoridades portuarias y REPICA, para cumplir objetivos ambientales. Las acciones deben ser seleccionadas para cada puerto en particular y aplicadas de forma gradual, cuidando el no afectar la actividad comercial del puerto y no distorsionar los arreglos administrativos actuales del ordenamiento de los puertos.

Dicho Código identifica y señala, entre otros, los siguientes tipos de acciones ambientales a ser realizadas por las Autoridades portuarias o por cualquier autoridad o entidad de gerenciamiento portuario en Centroamérica, sin perjuicio de aquellas, que además de ser recomendadas por el Código, son estatutarias e impositivas, tanto por las reglamentaciones nacionales como internacionales:

- Acciones de política operativa.
- Acciones de control de la contaminación y otras formas de deterioro ambiental.
- Acciones de manejo, planeación y prevención.
- Acciones de fortalecimiento y creación de las capacidades, incluyendo difusión y concientización.

4.2 Acciones de política operativa

- **Manejo integrado de la contaminación:** la contaminación producida, tanto dentro del área del puerto como fuera de ella, no es selectiva y produce efectos a todo el universo del puerto, por lo que el concepto de “manejo integrado de la contaminación” tiene importancia en su control, cuyo objetivo es regular los contaminantes de mayor importancia en el área del puerto, evaluando su impacto en el medio ambiente en su conjunto. En este sentido, se recomienda que las autoridades portuarias y REPICA cuando proceda, apliquen un enfoque de manejo integrado a los desechos y a los vertimientos producidos por esas industrias en el puerto. Para ello, consultarán entre otros, los manuales y guías disponibles por la comunidad internacional.
- **Promoción del uso de la mejor tecnología disponible:** para reducir la contaminación y el deterioro ambiental en área del puerto y avanzar hacia puertos ambientalmente sanos, este Código dice la necesidad de analizar y aplicar las mejores tecnologías y buenas prácticas disponibles, amigables con el medio ambiente. Estas medidas deben ser económicamente viables y técnicamente probadas, sin que impliquen costos excesivos a la operación portuaria, incluyendo programas de re-uso, reciclaje de desechos y basuras. Para el efecto, las autoridades portuarias y REPICA, según

proceda, en coordinación con COCATRAM y en consulta con las autoridades ambientales procurarán apoyar programas para el re-uso y reciclaje de basuras y desechos sólidos generados por la actividad portuaria.

- **Definición de objetivos ambientales:** las actividades de control y de reducción de la contaminación, así como otras formas de deterioro ambiental en el área del puerto, incluyendo el uso de técnicas y métodos ambientalmente seguros, deberán calibrarse de acuerdo con estándares y objetivos ambientales previamente definidos. Las autoridades portuarias y REPICA, con arreglo a las políticas ambientales y a la normativa internacional vigente para la región, participarán con las autoridades ambientales y la sociedad civil en la definición de los objetivos ambientales en el área de los puertos. Estos objetivos deben consultar las políticas ambientales, los planes nacionales de desarrollo y expansión portuaria y la industria portuaria.
- **Definición de acuerdos y objetivos ambientales comunes:** en el marco del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y con el interés de lograr una mejor cooperación, las autoridades portuarias de Centroamérica y REPICA, dentro del contexto del presente Código, procurarán llegar a acuerdos para establecer controles ambientales comunes mínimos para las industrias portuarias en las zonas portuarias de Centroamérica.
- **Aplicación de aproximaciones al manejo integrado de la zona costera:** los proyectos portuarios utilizan tanto la costa, como el mar y el fondo marino. Estos generan efectos ambientales sobre el medio ambiente físico y social del área del puerto, en cuya evaluación y comprensión ambiental intervienen diferentes autoridades. Las autoridades portuarias y REPICA, sin perjuicio de lo que al respecto está consignado

en las legislaciones nacionales, procurarán aplicar, en la fase de prefactibilidad de los proyectos portuarios, procedimientos de evaluación ambiental previa. Para ello, tendrán en cuenta los principios, directrices, guías y metodologías disponibles en la comunidad internacional.

- **Reducción al mínimo de la pérdida de productos:** en general, se acepta un margen mínimo de pérdida de productos a granel entre el puerto, el transporte y el destino final. En los puertos, cualquier cantidad de producto perdido representa, además de un costo económico, un riesgo importante para el medio ambiente. En consecuencia, las autoridades portuarias tomarán todas las medidas necesarias para reducir al mínimo la pérdida de productos a granel cuando son manejados en el puerto, a fin de disminuir el riesgo ambiental que entraña dicha pérdida.
- **Políticas para la aplicación de dispersantes de petróleo en operaciones de respuesta contra el control de la contaminación:** el uso de dispersantes de petróleo en el medio ambiente natural ha llegado a ser un tema controvertido y su aplicación está reglamentada en la mayoría de los casos. Su uso y concentración depende de muchos factores y de cada circunstancia particular, que deben ser considerados en la decisión de su aplicación. Las autoridades portuarias y REPICA en coordinación con las autoridades ambientales pertinentes enunciarán una política regional con elementos comunes, instrumentada con un reglamento común mínimo para el uso de dispersantes en situaciones de emergencia por contaminación por petróleo. Para ello, considerarán las guías internacionales disponibles sobre la materia.
- **Políticas para reducir al mínimo demoras innecesarias a los buques:** las autoridades portuarias aplicarán normas ambien-

tales en sus operaciones portuarias, según la reglamentación nacional e internacional para que dicha aplicación no provoque demoras innecesarias a los buques y al trabajo portuario en general.

4.3 Acciones de control de la contaminación y otras formas de deterioro ambiental

Sin perjuicio de las acciones que le corresponden a las autoridades marítimas en el control “policivo” de la contaminación como “Estado Rector de Puerto”, las autoridades portuarias (si son diferentes) y sus órganos equivalentes tienen responsabilidades específicas en el control de la contaminación y en otras formas de deterioro producidas por operaciones portuarias defectuosas, sobre las que acordarán políticas que lleven a la aplicación de acciones concretas en:

- **La responsabilidad específica sobre el control de la contaminación.** En el área del puerto varía entre los puertos y entre los países centroamericanos. El Código señala la necesidad de acordar en el seno de REPICA, políticas sobre controles comunes al medio ambiente para las zonas portuarias en Centroamérica, sin perjuicio de lo que al respecto indiquen las normativas nacionales particulares y el ordenamiento político-administrativo interno de cada uno de los países.

Estas normativas comunes ayudarán a acordar sistemas de alerta rápida en casos de contaminación, procedimientos comunes de ingreso expedito de personal y equipo en caso de requerirse la cooperación internacional por contaminación accidental, adoptar simbología y nomenclatura común para la identificación de áreas críticas, recursos vulnerables y fijación de prioridades de protección contra la contaminación accidental por petróleo y de otras sustancias

nocivas en el área de los puertos; incorporación de los planes de contingencia a nivel de puertos, de empresas portuarias, con los planes nacionales de contingencia para el control de la contaminación marina, etc.

- **Los vertimientos de desechos líquidos.** En el tema del control de la contaminación por vertimientos, las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, procurarán establecer una política para controlar el vertimiento líquido de efluentes provenientes de las actividades e industrias portuarias, a las aguas costeras. Dicho control incluye, entre otros, el uso de técnicas y métodos idóneos para la remoción y reducción de sustancias nocivas y peligrosas, sustancias de interés sanitario, nutrientes contenidas en esos vertimientos o descargas, etc. Las autoridades portuarias y REPICA, analizarán las consecuencias económicas de la aplicación de estas medidas por la industria portuaria y desarrollarán estrategias para su financiamiento.
- **Manejo y disposición de desechos sólidos y basuras.** Para el control de la contaminación por vertimientos de desechos sólidos y basuras generadas por el puerto y su disposición adecuada, las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, adoptarán una política, orientada a procurar, aplicar y hacer cumplir por la industria portuaria, el re-uso y reciclaje de desechos sólidos y basuras mediante la práctica de segregación de basuras y su conexión con los sistemas locales de recolección y disposición ambientalmente segura, así como del uso de mejores prácticas.

Asimismo, las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, con arreglo a estudios de factibilidad, dispondrán de las adecuaciones necesarias para dotar a los puertos, según corresponda, de facilidades para la recepción y disposición de basuras generadas por barcos. Para ello, tomarán

todas las medidas necesarias entre el barco y las instalaciones de recepción, para permitir la descarga de residuos sin demoras. Estas instalaciones deben estar fundamentadas en tecnologías y en prácticas que reducen la cantidad de residuos y en la depuración eficiente de residuos líquidos aceitosos. Las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, examinarán las posibilidades que uno o más de sus puertos, según corresponda, puedan ofrecer sus servicios de tratamiento de residuos dentro de un marco de cooperación y considerarán la opción que ofrezca el posible tratamiento combinado de los residuos generados por los barcos y los generados por la costa, en consulta con las autoridades ambientales y las autoridades locales la conveniencia de delegar ese servicio en el sector privado.

- **Los vertimientos ilegales y/o clandestinos.** Las acciones sobre los vertimientos ilegales, como una práctica de manejo ambiental de los puertos y terminales portuarios, involucra la toma de medidas para desestimar esta práctica en el área del puerto. Esto involucra la capacitación de su personal y de todo el público involucrado en el trabajo portuario sobre cómo la disposición inapropiada de desechos puede afectar la salud y las actividades del puerto. Para tal efecto, las autoridades portuarias y REPICA diseñarán una política orientada a apoyar programas de educación dirigidos al personal del puerto y de la industria portuaria sobre la disposición adecuada de basuras y desechos líquidos en los puertos.
- **Control de la contaminación marina por petróleo en casos de accidente.** Las autoridades portuarias y REPICA en coordinación con las autoridades marítimas en aplicación del presente Código, de lo dispuesto en los Convenios Internacionales sobre la materia, de los cuales los países centroamericanos son parte, y de las normativas nacionales pertinentes, formularán

una política orientada a establecer planes locales, a nivel de cada uno de los puertos, para el control de los derrames accidentales de petróleo.

En dicho establecimiento consultarán, cuando proceda, las directrices disponibles en la comunidad internacional; acordarán mecanismos de notificación y alerta en caso de contaminación comunes entre los países de la región; en consulta con los Ministerios de Relaciones Exteriores y las Autoridades de Migración y Aduanas, establecerán procedimientos expeditos de ingreso de personal, material y equipamiento, en caso de requerirse la cooperación internacional y en coordinación con las autoridades ambientales fijarán políticas y desarrollarán criterios comunes para la identificación y selección de sitios aptos para la disposición del aceite emulsionado y alquitrán recuperado, incluyendo la adopción de criterios comunes para la selección de métodos para su eliminación ambiental segura considerando la posibilidad de la incineración *in situ*.

También las autoridades portuarias y REPICA procurarán enlazar sus planes locales, regionales y nacionales, además cooperarán en el marco de COCATRAM con la regionalización de dichos planes, contando con el trabajo que adelanta la Comisión en este sentido. Las autoridades portuarias y REPICA, en consulta con las autoridades ambientales y en coordinación con COCATRAM, formularán políticas comunes y procedimientos para la reclamación y obtención de indemnización en casos de contaminación accidental por petróleo, para lo cual tendrán en cuenta los procedimientos y reglamentación internacional vigente sobre el tema y la legislación nacional específica.

- **La contaminación atmosférica.** Para reducir la contaminación atmosférica en el

área de los puertos, las autoridades portuarias y REPICA procurarán, con arreglo a este Código y sin perjuicio de la aplicación de las normativas nacionales e internacionales, diseñar una política para cumplir y hacer cumplir, por la industria portuaria, las medidas para reducir sus emisiones gaseosas y gases con efecto de invernadero, etc., humos, polvo, partículas, hollín, residuos aéreos de graneles sólidos, filtraciones y escapes de graneles líquidos, carbón, minerales, productos de combustión y otros contaminantes, incluyendo el uso de sistemas de reducción de escapes gaseosos, filtros electrostáticos, trampas de partículas, etc. Para lo anterior, la industria portuaria procurará, según proceda, hacer uso de la mejor tecnología disponible, comercialmente viable y técnicamente probada, de forma tal, que sus descargas no afecten el medio ambiente del área del puerto y el área adyacente y no menoscabe otros usos legítimos del mar. Además, las autoridades portuarias y REPICA, consultarán la conveniencia de homologar normas, respecto a la contaminación atmosférica en el área de los puertos.

- **Reducción de la contaminación por ruido.** Para la reducción de la contaminación por el ruido producido durante las operaciones portuarias, las autoridades portuarias y REPICA procurarán cumplir y hacer cumplir las normas nacionales, a fin de que las actividades y operaciones portuarias se realicen por debajo de un nivel mínimo de ruido, que no pueda ejercer un efecto nocivo sobre la salud humana y la seguridad portuaria. En especial, tendrán en cuenta el efecto residual del ruido. Para ello, las autoridades portuarias y REPICA, expresarán y aplicarán una política consultada con las autoridades ambientales locales, orientada a adoptar tecnología compatible a sus actividades portuarias y acordarán, con arreglo a las normativas nacionales, estándar

dares comunes mínimos para el control de producción de ruido para los puertos de Centroamérica.

- **Control del uso en los puertos de barcos pintados con compuestos órgano estánnicos** (tributiltina, TBT y la trifeniltina, TPT). Las autoridades portuarias y REPICA, en coordinación con las autoridades marítimas (si son diferentes) tomarán todas las medidas necesarias para establecer un reglamento relacionado con el ingreso a los puertos centroamericanos de buques que utilicen compuestos órgano estánnicos (pinturas anti-incrustantes). Lo anterior, a fin de reducir, evitar y eliminar los efectos negativos de estos compuestos en el medio ambiente marino en el área del puerto. Para ello, considerarán la conveniencia de acordar reglamentos y procedimientos comunes.
- **Protección del entorno -protección del paisaje y ecosistemas.** Para proteger la integridad del paisaje, los ecosistemas notables en el área del puerto y el entorno costero alrededor del mismo, las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, en consulta con las autoridades pertinentes, procurarán acordar políticas para establecer áreas “buffer” o de amortiguamiento entre el sitio del puerto (terminales) y las áreas adyacentes a éste, dependiendo de las condiciones, establecerán “cortinas vegetales” para disipar los ruidos y embellecer el paisaje. Igualmente, procurarán establecer controles para evitar que sus puertos se constituyan en focos de atracción de poblaciones marginales. La planeación del puerto deberá incluir el fácil acceso a los servicios portuarios, de forma segura, evitar las aglomeraciones costeras y congestión de los servicios, que deben estar dotados de una amplia visibilidad, señalización e iluminación.

- **Vertimientos de agua de lastre de los barcos que contengan organismos patógenos e indeseables.** Las descargas no controladas de agua de lastre y sedimentos de los barcos en las aguas de las áreas portuarias ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, que causan daños a la salud pública, a los bienes y al medio ambiente marino en general. Para controlar y reducir al mínimo estos efectos en los puertos de Centroamérica, las autoridades portuarias en coordinación con las autoridades marítimas (si son diferentes) y ambientales, formarán una política común para adoptar y diseñar según proceda, medidas necesarias para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados, especies exóticas invasoras en las aguas costeras por descargas de agua de lastre y sedimentos de los barcos. Igualmente, con asistencia de las autoridades ambientales procurarán establecer criterios comunes para seleccionar áreas donde se pueda proceder a permitir el recambio de agua de lastre e identificar las áreas donde captar agua de lastre no es conveniente.

4.4 Acciones de manejo, planeación y prevención.

Este Código persigue también reforzar los procedimientos de planificación de las zonas costeras y áreas marinas de Centroamérica, evitando las amenazas al medio marino y costero, que puedan derivarse del desarrollo portuario. Este Código reconoce la pertinencia para estas acciones de los principios claves para el desarrollo portuario y terminales marítimos del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Entre las acciones identificadas, están:

- **Evaluaciones de impacto ambiental para proyectos portuarios.** Para reducir, evitar, minimizar y atenuar los efectos ambientales producidos por la construcción, ampliación, modificación y operación de nuevos proyectos portuarios en Centroamérica, las autoridades portuarias y REPICA, dentro del contexto del presente Código y en aplicación de las políticas nacionales sobre ordenamiento del medio, procurarán promover y aplicar una política para que, en la fase de planeación de los proyectos portuarios y como parte integrante del estudio de factibilidad de un proyecto portuario, se realice una evaluación previa del impacto ambiental. Esta evaluación será un documento de anticipación que comunique sobre los probables efectos que puede tener un proyecto portuario sobre el medio ambiente natural y social e informe sobre las medidas que se tomarán para evitar, reducir, corregir o atenuar los efectos indeseables producidos directamente por el proyecto portuario y/o por sus actividades u operaciones. Las autoridades portuarias y REPICA, según proceda, procurarán coordinar con las autoridades ambientales nacionales y con apoyo de COCATRAM un contenido mínimo básico común de Evaluaciones de Impacto Ambiental para nuevos desarrollos portuarios. Para ello, consultarán cuando proceda, las guías y orientaciones disponibles en la comunidad internacional.
- **Apoyo al manejo integrado de la zona costera.** Debido al aumento, cada vez más creciente, de la presión sobre los uso de los espacios costeros dentro de los que se incluyen áreas susceptibles para el desarrollo portuario, las autoridades portuarias y REPICA, en coordinación con COCATRAM, establecerán una política portuaria para llevar a cabo actividades de concientización que resalten la importancia de los puertos en el desarrollo de la costa y la influencia que ejercen en la gestión de la zona costera. Asimismo, en coordinación con las

autoridades ambientales tomarán todas las medidas para que la planificación de los puertos marítimos quede incorporada en el marco general de las políticas, planes o programas de manejo integrado de la zona costera y en los planes de ordenamiento territorial.

- **Control de la erosión costera.** Las autoridades portuarias procurarán llevar a cabo acciones orientadas a proteger la erosión costera en el área del puerto. Éstas tienen como fin ayudar a asegurar la estabilidad y permanencia de la infraestructura portuaria en el área del puerto. La construcción de las estructuras que pueden producir o inducir procesos erosivos, estarán sujetas a un estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, conforme las normativas nacionales pertinentes. Para dichos estudios se tendrán en cuenta las guías y orientaciones disponibles en la comunidad internacional.
- **Protección de la infraestructura portuaria contra fenómenos naturales extremos.** En la planeación de nuevos puertos o sus modificaciones, las autoridades portuarias tomarán las previsiones necesarias para proteger las instalaciones portuarias contra fenómenos naturales extremos, como tormentas y huracanes, crecidas, Fenómeno El Niño, tsunamis, etc., incluyendo el incremento del nivel medio del mar por el calentamiento del clima, en especial para aquellas instalaciones que puedan resultar afectadas, dando lugar a daños ambientales graves, como son bodegas donde se almacenen sustancias peligrosas, tanques de aceites y combustibles, etc., y procurarán que estas medidas estén integradas, según proceda, a los Sistemas Nacionales de Atención y Prevención de Desastres. Igualmente, entre de las políticas y planes de desarrollo portuario, las autoridades seleccionarán y revisarán las áreas costeras potenciales para el desarrollo portuario. En este sentido, también acordarán criterios comunes

para la selección de estas áreas. Para ello, tendrán en cuenta los criterios nacionales de asignación de uso del suelo en la costa, con arreglo a los planes nacionales de ordenamiento territorial.

- **Control en el dragado de mantenimiento.** El dragado es una actividad fundamental para la operación de algunos puertos y la eliminación del material de dragados y su disposición segura en áreas ambientalmente apropiadas son también, materia de control y vigilancia. Las autoridades portuarias y REPICA en consulta con las autoridades ambientales, expresarán una política portuaria que lleve al acuerdo de criterios ambientales mínimos comunes, para ser aplicados a los puertos que requieran la ejecución de programas de dragado de mantenimiento. Además, establecerán en consulta con las Autoridades pertinentes los aspectos ambientales a considerar en la deposición ambientalmente segura del material de dragado y de los aspectos que deben ser monitoreados. En esa política, acordarán criterios comunes para el monitoreo y vigilancia de los sitios de dragado y de deposición del material de dragado. Para lo anterior, las autoridades portuarias consultarán y aplicarán, en la medida de lo posible, las guías y orientaciones disponibles en la comunidad internacional.
- **Manejo de graneles.** En el manejo de sustancias sólidas transportadas a granel, las autoridades portuarias y REPICA, procurarán establecer programas detallados de manejo de la carga, con un mejoramiento continuo de los procedimientos de manejo, haciendo uso de las mejores tecnologías disponibles. Procurarán además, reducir el uso de prácticas que produzcan malestar en las poblaciones vecinas al área del puerto y aplicarán procedimientos de inspección periódica sobre el mantenimiento de los equipos y maquinaria de manejo de la carga y de las bodegas de almacenamiento y

patios de contenedores, según sea el caso. Además, procurarán reducir al mínimo, la pérdida de productos durante su manejo en el puerto. De igual manera, para los graneles líquidos, las autoridades portuarias y REPICA, cuando proceda, procurar evitar y reducir al mínimo, las fugas, emanaciones y pérdidas por filtración.

- **Manejo de mercancías peligrosas.** Las autoridades portuarias y REPICA, reconocen la necesidad que los puertos cuenten con reglamentaciones complementarias para el manejo y transporte de mercancías peligrosas, dado que los puertos están relacionados con el transporte marítimo de mercancías peligrosas, considerarán el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas IMDG, el Código de productos químicos a granel y la Guía Internacional de Seguridad para Buques y Terminales Petroleros. En aplicación de este Código y del IMDG, las autoridades portuarias y REPICA expresarán una política sobre la aplicación normas de seguridad en el almacenamiento y manejo de las sustancias peligrosas en las zonas portuarias y exigirán la notificación previa de la entrada de sustancias peligrosas a los puertos, por tierra o por mar.

Igualmente, definirán una política portuaria para el uso de buenas prácticas en el manejo y almacenamiento en el puerto de mercancías peligrosas y acordarán los requisitos mínimos para la entrada y salida de barcos cargados de mercancías peligrosas de los puertos Centroamericanos. También diseñarán y practicarán planes de emergencia, teniendo en cuenta para ello, que las condiciones entre los puertos pueden variar. Asimismo, las autoridades portuarias y REPICA, procurarán establecer un contenido mínimo común de dichos planes para los puertos centroamericanos. En el diseño de estos planes de emergencia, las autoridades portuarias y REPICA consultarán las

guías y directrices disponibles en la comunidad internacional.

- **Planes de emergencia.** Las autoridades portuarias y REPICA, sin perjuicio de lo que al respecto corresponda a las autoridades marítimas, diseñarán de acuerdo a las condiciones particulares de cada puerto, planes de emergencia para controlar y reducir los efectos ambientales producidos directamente por accidentes portuarios. Dichos planes tendrán como objetivo actuar en tiempo y de forma eficaz para reducir la contaminación y otros daños ambientales graves, tanto en el puerto como en sus áreas inmediatas adyacentes. En la elaboración de estos planes se consultarán los servicios de urgencias disponibles y las autoridades locales, regionales y nacionales correspondientes.

También, en su diseño las autoridades portuarias y REPICA acordarán, con apoyo de COCATRAM y de la OMI, la creación de sistemas de información estructurados para comunicación con los medios, la población civil y otras autoridades; establecerán jerarquías de funciones bien definidas para operaciones y coordinación con otras autoridades, en especial, en caso de accidentes que determinen daños ambientales graves; realizarán con las autoridades marítimas una evaluación periódica de las operaciones de rutina de los puertos que pueden causar daños ambientales y de las necesidades y condiciones del material, equipo y personal requerido para la operación de dichos planes de emergencia a nivel de puertos, empresas y terminales portuarios. Para la elaboración de dichos planes, las autoridades portuarias y REPICA, tendrán en cuenta las actividades que sobre este tema ambiental adelantan las autoridades marítimas y consultarán, según proceda, las guías, normas, procedimientos técnicos y metodologías disponibles en la comunidad internacional, en especial, tendrán en

cuenta la contribución del sector privado petrolero.

- **Identificación de las áreas críticas, recursos vulnerables y prioridades de protección contra la contaminación accidental por petróleo.** Con arreglo a los planes locales, regionales y nacionales de control y prevención de la contaminación marina por petróleo y en aplicación de las Políticas Nacionales Ambientales, las autoridades portuarias y REPICA, en cooperación con las instituciones nacionales pertinentes y como parte integrante de estos planes, colaborarán en la elaboración de los mapas de áreas críticas, recursos vulnerables y prioridades de protección contra la contaminación accidental por petróleo en el área de los puertos.

En dicha elaboración aplicarán índices de sensibilidad de costas del puerto, fundamentados en las características de las costas y en el comportamiento del petróleo como contaminante y tendrán en consideración además, las facilidades de recuperación y limpieza disponibles. Las autoridades portuarias y REPICA adoptarán criterios comunes y simbología unificada para dichos mapas y procurarán, con apoyo de COCATRAM y en consulta con las autoridades marítimas, su regionalización, estableciendo procedimientos para su inspección y actualización periódica. Para la selección de criterios y uso de índices de sensibilidad consultarán las guías y orientaciones disponibles en la comunidad internacional.

- **Sistemas internos de manejo ambiental en los puertos y terminales portuarias y auditorías ambientales en puertos.** Las autoridades portuarias y REPICA, formularán una política portuaria para proveer a los puertos centroamericanos de sistemas internos para el manejo ambiental y de procedimientos consensuados con las autoridades ambientales pertinentes para condu-

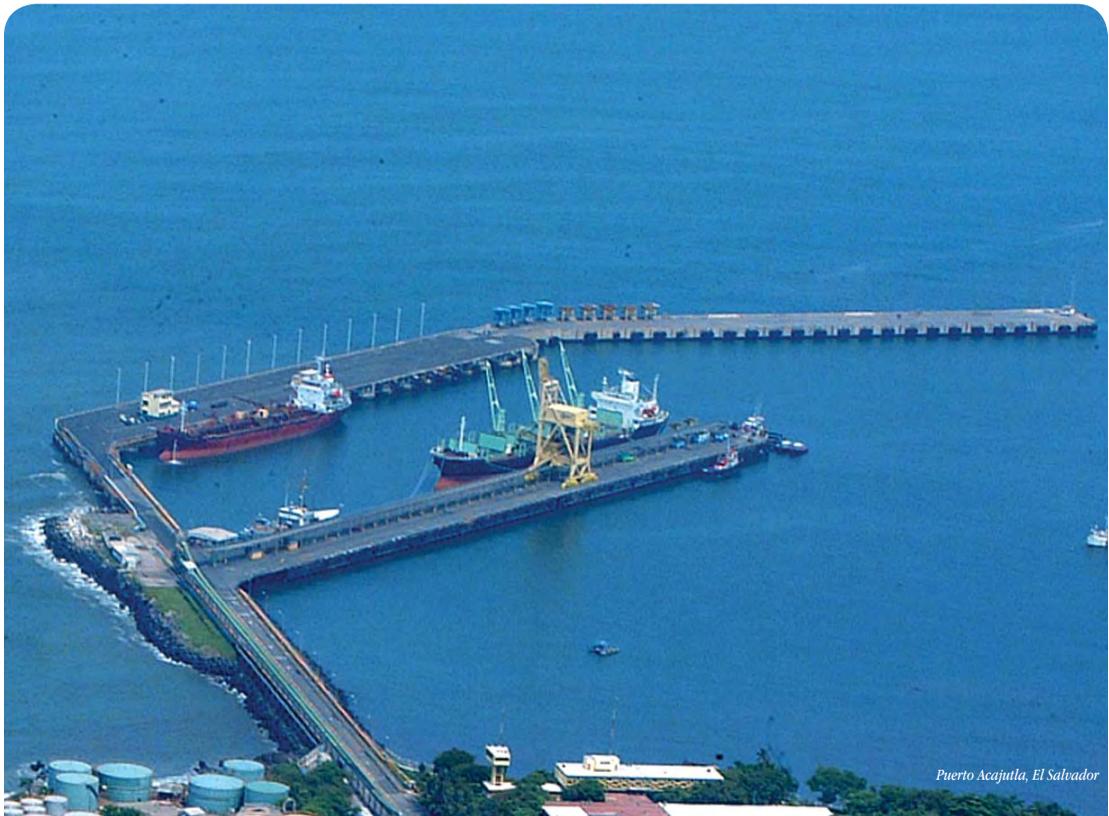
cir auditorías ambientales en los puertos. Para lo anterior, las autoridades portuarias considerarán, según proceda, la pertinencia de la Certificación de que sus sistemas cumplen con estándares internacionales y nacionales, entre ellos, ISO 14100 y otros estándares internacionales idóneos y considerarán, dentro del marco de esa política portuaria, el establecimiento de un esquema centroamericano de eco-manejo y auditoría ambiental, fundamentado en los acuerdos comunes que con arreglo a la ejecución de acciones ambientales contempladas en este Código, resulten apropiadas a los puertos centroamericanos.

4.5 Acciones de fortalecimiento y creación de las capacidades

El control de vertimientos en los puertos y terminales portuarios, como una práctica de manejo ambiental, involucra la capacitación de su personal y de todo el público involucrado en el trabajo portuario. Mediante la educación y la corrección de prácticas inapropiadas de disposición de desechos en los puertos, muchos riesgos a la salud de los trabajadores de los puertos y a la calidad ambiental del área y al trabajo portuario pueden ser prevenidos. Para los administradores portuarios, el control de disposición de desechos puede evitar muchos accidentes durante el tráfico y movimiento en el puerto. Asimismo, el control de los vertimientos, se hace más práctico cuando se incrementa la concientización del personal de la industria portuaria y del público sobre el problema y sus implicaciones. Las acciones de capacitación y entrenamiento están orientadas a fortalecer y donde proceda a crear la capacidad necesaria para facilitar el manejo de los temas ambientales inherentes al trabajo portuario por las autoridades portuarias, tal como lo dice la Agenda Ambiental del Transporte Marítimo en Centroamérica.

Para ayudar a fortalecer los mecanismos de control de la contaminación y de otras causas de deterioro del medio ambiente del puerto, las autoridades portuarias y REPICA expresarán una política portuaria para que con apoyo de organizaciones internacionales pertinentes y en coordinación con COCATRAM, sean acordados la formulación y ejecución de programas orientados al fortalecimiento de las capacidades y la administración de los puertos en los temas ambientales inherentes al trabajo portuario y a la industria portuaria. Dichos programas procurarán en lo posible, combinar la educación de los usuarios portuarios en los temas ambientales pertinentes al trabajo portuario y a la ejecución de campañas de educación y concientización que contengan medidas autorizadas para destimar y reducir, y en lo posible, cambiar las prácticas y costumbres que producen deterioro ambiental en los puertos e incrementar la notoriedad y la cultura para contar con puertos ambientalmente sanos.

En el contexto del presente Código, las acciones para el fortalecimiento de la capacidad de gerenciamiento portuario y para la creación y fortalecimiento de las capacidades debe ser considerado como parte de un proceso dinámico de aplicación gradual, en el cual las acciones están sujetas a revisiones constantes, conforme surjan mejores prácticas ambientales que las sustituyan, reemplacen o superen. Para lo anterior, las autoridades portuarias y REPICA a través de COCATRAM, tendrán en cuenta la labor desempeñada por las organizaciones internacionales competentes. Las autoridades portuarias y REPICA seguirán contando con los últimos avances tecnológicos, con los cambios en las políticas globales ambientales, con los cambios en las modalidades del comercio internacional y del tráfico marítimo y con las recomendaciones que deriven de los foros internacionales ambientales pertinentes.



SECCIÓN 5

Sistemas de información ambiental portuaria, normas marítimas, productos del Código y monitoreo

5.1 Sistema regional de información

Las Autoridades portuarias y REPICA acordarán, dentro del marco de la COCATRAM, la creación de un Sistema Regional de Información, el cual ocupará un lugar central en la cooperación entre las autoridades portuarias. El sistema de información estará bajo la administración de COCATRAM.

5.2 Normas marítimas

En el contexto de este Código, las normas marítimas son aquellas que debe hacer cumplir el Estado, tanto en su calidad de Estado Rector del Puerto como de Estado de Pabellón, para que los barcos que utilizan sus puertos cumplan con las disposiciones consignadas en los Convenios Internacionales vigentes, relacionadas con la seguridad en el transporte marítimo y la protección del medio ambiente. Las autori-

dades portuarias establecerán la coordinación necesaria con las autoridades marítimas que tienen la jurisdicción de aplicar normas marítimas ambientales internacionales, en el área de jurisdicción de las autoridades portuarias, en forma tal, que dichas normas y procedimientos apoyen y complementen el trabajo ambiental en el área del puerto.

5.3 ¿Qué se espera de la aplicación del Código?

Se espera en el mediano y largo plazo, que las autoridades portuarias y marítimas de Centroamérica y REPICA estén en capacidad de:

- Tomar y ejecutar medidas necesarias para afrontar las exigencias ambientales que requieren los puertos y sus estructuras. Las responsabilidades portuarias en materia de medio ambiente presentan una tendencia en crecimiento y posiblemente como consecuencia de la globalización, esta responsabilidad se hará cada vez más notoria. Las autoridades portuarias podrían requerir de personal y recursos necesarios, complementarios para desarrollar esta capacidad.
- Facilitar y aplicar en el TRABAJO del PUERTO, según proceda, los principios guías, orientaciones y técnicas recomendadas en los Convenios Internacionales relacionados con la protección del Medio Ambiente Marino y mejorar la aplicación de la legislación ambiental nacional pertinente.
- Tratar y analizar, en el contexto de REPICA y con apoyo de COCATRAM y de la comu-



Puerto Cortés, Honduras

nidad internacional las posibilidades de adoptar, mejorar e interiorizar normas ambientales internacionales, que aseguren la efectividad del trabajo portuario y la protección del medio ambiente costero, en el sitio del puerto.

- Recomendar, en consulta con las instituciones pertinentes y dentro del marco de su ordenamiento interno, representantes de alto nivel para el análisis y discusión de políticas ambientales comunes inherentes al trabajo portuario y armónicas con las legislaciones ambientales nacionales.

5.4 Establecimiento de sistemas de gestión y auditoría ambiental en el trabajo portuario, como parte integral de la rutina portuaria, monitoreo y seguimiento del Código

Para el monitoreo y seguimiento de las acciones ambientales codificadas en este documento, las autoridades portuarias y REPICA,

acuerdan encargar a COCATRAM para que actúe como Secretaría del Código, lleve el archivo y ejerza la coordinación, el monitoreo y seguimiento de las acciones codificadas, con arreglo a lo que dispongan las autoridades portuarias y REPICA.

Las autoridades portuarias y REPICA acordarán en sus esquemas organizativos constituir un grupo especial ad hoc sobre medio ambiente portuario, teniendo como marco para su trabajo el Código. El grupo será convocado por COCATRAM en las mismas oportunidades y ocasiones de la REPICA o por solicitud de una o más de las autoridades portuarias, cuando existan razones que requieran ser analizadas en este foro. Podrán asistir a este foro en calidad de asesores los organismos e instituciones internacionales pertinentes. Las decisiones del grupo ad hoc son recomendatorias, pero representan la mejor aproximación para el análisis y tratamiento de los problemas ambientales de los puertos de Centroamérica, sin perjuicio de aquellas que resultan obligatorias conforme el derecho internacional y a la normativa nacional.



ANEXO 1

Otros códigos y material relacionado con el trabajo ambiental en la operación portuaria:

- UNEP-GPA, 2003, Key Principles and checklist for the Development and Management of Activities in four priority economic sectors: Ports and Harbours, Aquaculture, Tourism and Mining.
- UNEP GPA: Key Principles for Ports and Harbours Development. Brochure elaborado conjuntamente con International Association of Dredging Companies (IADC), la Central Dredging Association (CEDA), la International Association of Ports and Harbours (IAPH), y la Oficina de coordinación de PNUMA-GPA.
- European Sea Ports Organization, ESPO, 2003, Environmental Code of Practice.
- Apell for Port áreas – Awareness and Preparedness for Emergencies at local level – A process for Responding to Technological Accidents, UNEP/IMO, 1996.
- Council of Europe. 1999, Code of Conduct for Coast Zone.
- UNEP-GPA, 2003, Key Principles and Checklist for the development and Management of Activities in four priority economic sectors: Ports and Harbours, Aquaculture, Tourism and Mining
- International Association of Ports and Harbours (IAPH): IAPH: Guidelines for Port Planning and Design, de venta en la organización, no disponible en Internet
- UK Maritime and Coast Guard Agency: Port Waste Management Planning – a guide to good practice Draft published in July 2003.
- UK Marine SACs Project: UK Marine Special areas of Conservation, Ports and Harbours. Guidance on the potential impacts of ports and harbours operations and their management within European marine special areas of conservation.
- Australian Maritime Safety Authority. Environmental Sensitivity Indexes- Major Issue –The use of Environmental Sensitivity index (ESI) in The National Plan Coastal Resource Atlases.
- International Standards Organization, ISO; the ISO 14001: in the ISO 1400 toolbox.
- AAPA, Green Ports Environmental Management and Technology at US Ports, disponible en www.aapa-ports.org/govrelations/resources/GreenPorts/0.1Font.Cover.pdf
- American Association of Port Authorities AAPA, 1998: Environmental Management Handbook, September.
- US Environment Protection Agency (EPA): Environmental Screening Checklist and Workbook for the Water Transportation Industry.
- World Organization of Dredging Associations (WODA): WODA Environmental Policy on Dredging.

Glosario

AAPA	Asociación Americana de Autoridades Portuarias
ACDI	Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional
ARPEL	Asociación Regional de Empresas de Petróleo y Gas Natural en Latinoamérica y el Caribe.
ASDI	Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCAD	Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe
CIP-OEA	Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
DANIDA	Agencia Danesa de Cooperación Internacional
ESPO	Organización Europea de Puertos Marítimos
FINIDA	Agencia Finlandesa de Cooperación Internacional
GEF	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
GTZ	Sociedad Alemana para la Cooperación Técnica
IAPH	Asociación Internacional de Puertos
IMDG	Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas
IPIECA	Asociación Internacional de Conservación del Medio Ambiente en la Industria del Petróleo
JICA	Agencia Japonesa de Cooperación Internacional
NORAD	Agencia Noruega para la Cooperación y el Desarrollo
OCIFM	Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras
OMI	Organización Marítima Internacional
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
PNUMA-PAM	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente – Plan de Acción para el Mediterráneo
PPP	Plan Puebla Panamá
PROARCA	Programa Ambiental Regional para Centroamérica
PRODECA	Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica en la Década del 90
RAC/REMPEITC-Carib	Centro Regional de Actividades/Centro de Emergencia, Información y Entrenamiento sobre Contaminación Marina
REMITRAN	Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica
REPICA	Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano
SICA	Sistema de la Integración Centroamericana
USAID	Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional





Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
Frete al costado Oeste del Hotel Mansión Teodolinda,
Managua, Nicaragua • Apto. Postal 2423
Tel: 505-2222-2754 • FAX: 505-2222-2759
info@cocatram.org.ni • www.cocatram.org.ni