



**Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo  
(COCATRAM)**

---

**INFORME**

**Evaluación y Diagnóstico Regional de la Implementación  
de la Gestión Ambiental Portuaria y Cumplimiento del  
“Libro Verde” en Terminales de Comercio Exterior y en  
las Autoridades Marítimas y Portuarias**

**País: COSTA RICA - AUTORIDADES**

---

**DICIEMBRE 2017**

**Programa**

**Fortalecimiento de la Gestión Ambiental en los Puertos de América Central**





INDICE

- 1. Introducción y Propósito Fundamental..... 4
- 2. Meta ..... 5
- 3. Propósito ..... 5
- 4. Resultados Esperados..... 5
- 5. Actividades ..... 5
  - a. Resultado Esperado 1: ..... 6
    - i. Actividad 1.1 ..... 6
    - ii. Actividad 1.2:..... 6
    - iii. Actividad 1.3:..... 6
    - iv. Actividad 1.4:..... 6
  - b. Resultado Esperado 2: ..... 6
    - i. Actividad 2.1:..... 6
    - ii. Actividad 2.2..... 6
  - c. Resultado Esperado 3: ..... 7
    - i. Actividad 3.1:..... 7
    - ii. Actividad 3.2:..... 7
  - d. Resultado Esperado 4: ..... 7
    - i. Actividad 4.1:..... 7
    - ii. Actividad 4.2:..... 7
    - iii. Actividad 4.3:..... 7
    - iv. Actividad 4.4:..... 7
- 6. Metodología de Trabajo..... 8
- 7. Levantamiento de Información ..... 8
- 8. Entidades Participantes..... 11
- 9. Resultados de las Autoridades..... 11
  - a. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)..... 11
  - b. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)..... 12





- c. Ministerio de Obras Públicas y Transporte – División Marítimo Portuaria (MOPT- DMP) 12
- d. Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental ..... 14
- e. Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde) ..... 18
- f. Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos ..... 18
- g. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)..... 19
- h. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación ..... 19
- i. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades ..... 21
- 10. Conclusiones ..... 22





## 1. Introducción y Propósito Fundamental

En 1993, el Protocolo del Tratado de Integración de Centroamérica enfatizó la necesidad de mejorar y fortalecer la infraestructura física de los puertos en la región para insertar las economías de los países en el mercado global. El sistema portuario experimentó un incremento de más del 150% en el movimiento de carga en los últimos 15 años y atendiendo más de 17,000 naves.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), en conjunto con otras instituciones, identificaron la necesidad de diseñar y mejorar los aspectos ambientales en las operaciones portuarias. Es esencial que los puertos establezcan y fortalezcan unidades de gestión ambiental portuaria y monitoreo ambiental en las áreas portuarias, canales de acceso y dársenas de maniobra, así como el establecimientos de acuerdos entre los puertos intrarregionales para el intercambio de información y experiencias.

Con el propósito de desarrollar una estructura para la implementación de las políticas ambiental portuarias, COCATRAM creó el Código de Conducta Ambiental Portuario “Libro Verde” en Centroamérica para fomentar el cumplimiento adecuado de la legislación ambiental y regional y los compromisos internacionales. Esto permitirá a las autoridades portuarias establecer en cada país un sistema para controlar y reducir el impacto ambiental de las actividades portuarias.

Este proyecto fortalecerá la gestión ambiental portuaria a través del desarrollo de las capacidades y entrenamiento en estrategias de prevención, preparación y respuesta, especialmente en lo relacionado a actividades marítimas y portuarias que representen un alto riesgo de contaminación. Los elementos del proyecto incluyen una evaluación y diagnóstico regional de la gestión ambiental portuaria y del estatus de cumplimiento del “Libro Verde” y el desarrollo de las actividades para fortalecer sus capacidades.

Una buena parte de la evaluación ambiental, tanto de las Autoridades Marítimas, Portuarias y de los Puertos, está enfocada en definir, por primera vez, las prioridades ambientales del sector portuario Centroamericano, presentando las 10 prioridades ambientales por país y Región. Esta información es importante para identificar las altas prioridades de aspectos ambientales en las cuales están o pretenden trabajar y establece el marco referencial para que las Autoridades del sector marítimo, portuario y COCATRAM, establezcan las directrices e iniciativas necesarias.

Por el otro lado, el informe presenta información vital sobre la gestión ambiental de los puertos Centroamericanos y República Dominicana con lo cual se establecerá por primera vez una base de datos nacional y regional, esperando que sea el punto de partida para que ejercicios similares se realicen en el futuro, los cuales indiquen las variaciones y tendencias, estableciendo de esta manera una línea base que monitoree dichas tendencias en el tiempo y el reportarlos de forma transparente le daría credibilidad al sector portuario Centroamericano y República Dominicana y a la vez sería consistente con las políticas ambientales de la COCATRAM.





Esta evaluación ambiental y el respectivo reporte de los resultados se realizaron en total cooperación y coordinación entre COCATRAM, el Programa DR-CAFTA y las 14 Autoridades Marítimas, Portuarias e instituciones relacionadas y los 57 puertos evaluados.

De hecho, las bases del reporte están en concordancia con los indicadores de desempeño ambiental que fueron desarrollados por COCATRAM y divulgados en el Código de Conducta Ambiental Portuario en Centro América o comúnmente llamado “Libro Verde”.

## 2. Meta

La meta de éste programa es el fortalecimiento de las instituciones para el efectivo cumplimiento y aplicación de la legislación ambiental y de protección con enfoque en las unidades de gestión ambiental en los puertos.

## 3. Propósito

Este programa contiene tres propósitos:

- 1) identificar los niveles de implementación de controles de la gestión ambiental de los puertos en Centro América;
- 2) reducir la contaminación marina con el establecimiento de las Unidades de Gestión Ambiental; y
- 3) implementar efectivamente el “Libro Verde” de COCATRAM en los puertos de Centro América.

## 4. Resultados Esperados

- 1) Un Diagnostico en la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales de Comercio Exterior y las Autoridades Portuarias de Centro América;
- 2) Realzar la capacidad de las Unidades de Gestión Ambiental en los Puertos y en las Autoridades Portuarias de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana;
- 3) Mejora en la implementación de los Planes de Acción Nacionales para cumplir con el estándar de calidad ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centro América;
- 4) Mejorar la habilidad de los puertos para implementar la certificación del Sistema de Gestión Ambiental Portuaria (SIGAP) y de ISO 14001.

## 5. Actividades

Seguido de los Resultados Esperados mencionados anteriormente, las actividades relacionadas se describen abajo. Resultados, actividades específicas e indicadores individuales también son presentados en la tabla de indicadores y línea de tiempo más adelante en este documento:





**a. Resultado Esperado 1:**

Diagnóstico sobre la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales Portuarias de Comercio Exterior y las Autoridades Portuarias.

**i. Actividad 1.1**

Remitir información a las Autoridades Marítimas y Portuarias y operadores portuarios, sobre el proyecto para alertarlos con antelación que se requerirá de ellos información para la etapa de diagnóstico, seminarios y talleres, establecidos en el cronograma.

**ii. Actividad 1.2:**

Realizar una Evaluación y Diagnostico Regional de la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales Portuarias de Comercio Exterior y Autoridades Portuarias Centroamérica de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana

**iii. Actividad 1.3:**

Validar la Evaluación Regional en los talleres nacionales en cada país.

**iv. Actividad 1.4:**

Distribuir el informe del diagnóstico a las Autoridades Marítimas y Portuarias y operadores.

**b. Resultado Esperado 2:**

Mejora de la capacidad en las Unidades de Gestión Ambiental Portuaria y Autoridades Portuarias de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**i. Actividad 2.1:**

Realizar seminarios para el desarrollo de las capacidades de las Unidades de Gestión Ambiental Portuaria y Autoridades Portuarias, en los talleres nacionales en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**ii. Actividad 2.2**

Organizar grupos de trabajo en los talleres nacionales para implementar los conocimientos adquiridos en la sección de seminario de la actividad.





**c. Resultado Esperado 3:**

Mejora en la implementación de los Planes de Acción Nacionales y de Puerto para cumplir con la norma ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centroamérica.

**i. Actividad 3.1:**

Realizar seminarios en ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centroamérica en los talleres nacionales.

**ii. Actividad 3.2:**

Organizar grupos de trabajo en los talleres nacionales para aplicar sus conocimientos en ISO 14001 para la preparación y creación de los planes de acción de puerto preliminares para la implementación del estándar ISO 14001 y cumplimiento del “Libro Verde” en Centroamérica.

**d. Resultado Esperado 4:**

Mejora en la habilidad de los Puertos para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.

**i. Actividad 4.1:**

Monitoreo y seguimiento a los Planes de Acción Nacionales y de Puerto y progreso en los procesos de implementación del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**ii. Actividad 4.2:**

Monitoreo, seguimiento y analizar los resultados los resultados del audit interno (correctivos y acciones preventivas) a los Sistemas de Gestión Ambiental (SIGAP) en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**iii. Actividad 4.3:**

Realizar un taller regional para presentar el progreso en los Planes Nacionales y de Puerto y en la implementación del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP). Los participantes para este taller estará conformado por representantes seleccionados de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**iv. Actividad 4.4:**

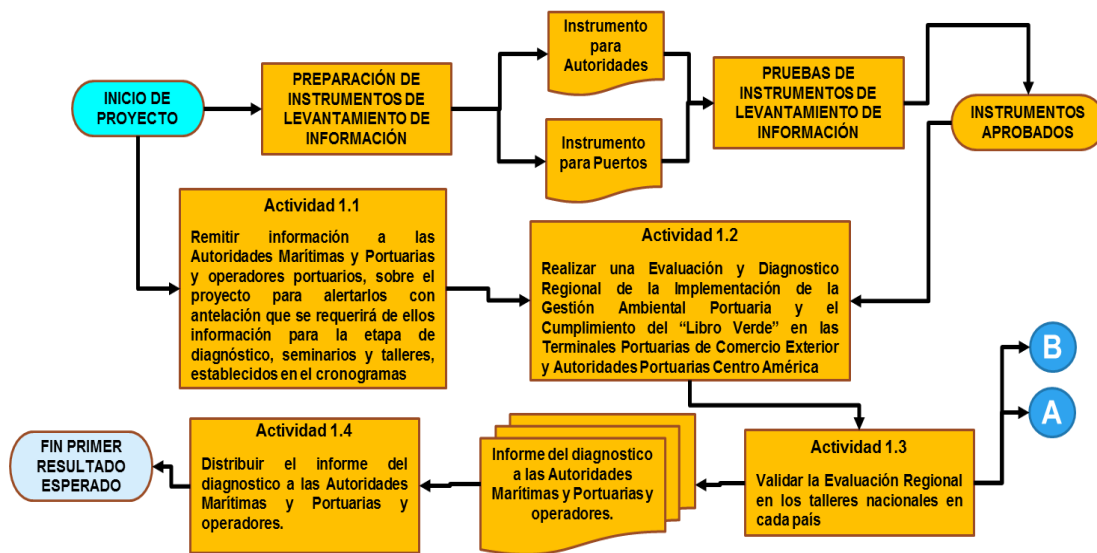
Organizar grupos de trabajo en el taller regional para mejorar y actualizar los planes de acción para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.



## 6. Metodología de Trabajo

En esta primera fase se realizaron una serie de acciones las cuales comprendían unas actividades preparatorias que estaban relacionadas al diseño y pruebas de los instrumentos de levantamiento de información, desarrolladas por el Consultor responsable y otras actividades propias relacionadas con dar respuesta a los instrumentos cuya responsabilidad estaba en manos de las Autoridades y Puertos participantes (Actividad 1.2)., así mismo COCATRAM tenía unas actividades de coordinación bajo su responsabilidad (Actividad 1.1). Para facilitar la visualización se recomienda observar el flujograma siguiente.

Este informe final cubre todas las actividades desde el inicio del Proyecto hasta la actividad 1.3.



## 7. Levantamiento de Información

El levantamiento de la información se realizó completando la información de una lista de chequeo (Instrumento de Levantamiento de Información o Encuesta) de Auto-Diagnóstico, el cual fue diseñado tanto para las Autoridades Marítimas y Portuarias como para los Puertos, los cuales fueron probados y evaluados para determinar su utilidad y comprobar la aplicación adecuada, los cuales una vez aprobados fueron distribuidos a los diferentes entes que debían suministrar la información.

Para esto se hizo una adaptación de la Lista de chequeo que utiliza “EcoPorts” <sup>1</sup> (Self Diagnosis Method – SDM), a las condiciones del entorno portuario regional y a las

<sup>1</sup> Ecoports has been created by ports. It offers a knowledge network to share the knowledge that is needed to deal with the increasing number of environmental laws and with the increasingly complex rules that need more and more expertise to implement Existe desde 1993 ([www.ecoport.com](http://www.ecoport.com))





necesidades que tenía COCATRAM para determinar la situación ambiental portuaria, los cuales fueron establecidas en los propósitos de este proyecto.

Mientras se desarrollaba las actividades de comprobación, COCATRAM remitía la información del proyecto a las Autoridades Marítimas y Portuarias y Operadores Portuarios, para alertarlos con antelación que se requeriría de ellos información para la etapa de diagnóstico, seminarios y talleres, establecidos en el cronograma.

Los instrumentos de levantamiento de información fueron enviados a las Autoridades Marítimas, Portuarias y a los Puertos participantes, lo cual requirió un alto nivel de compromiso de los involucrados en términos de tiempo y esfuerzo, pero agregó un gran valor en términos de consistencia.

Este instrumento de levantamiento de información es una lista de chequeo que presenta mucha más información que la puramente utilizada en el enfoque de este informe, la cual podrá ser utilizada para otros fines y proyectos que COCATRAM considere.

COCATRAM reconoce esto y está muy agradecida a las 14 Autoridades y 57 Puertos de los 7 Países que participaron.

El levantamiento de información se desarrolló entre los meses de abril y agosto del 2017. En dicho período las Autoridades y Puertos involucrados rellenaron estas listas de chequeo de Auto-Diagnóstico y posteriormente el Consultor responsable del proyecto visitó a cada una de las Autoridades Marítimas, Portuarias, demás instituciones y puertos, realizando un proceso para completar la información, aclaración de dudas y una posterior inspección a las instalaciones de los puertos, con la finalidad de que el instrumento de levantamiento de información reflejara la realidad de la situación.

Una vez levantada la información se procesará de tal manera que indique el grado de cumplimiento en base a 16 indicadores de gestión ambiental en los puertos, los cuales son:

- A. Sistema de Gestión Ambiental Certificado
- B. Cuenta con Planes o Programas Ambientales
- C. Existencia de una Política Ambiental
- D. Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)
- E. Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria
- F. Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental
- G. Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos
- H. Definición de objetivos y metas de mejora ambiental
- I. Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios
- J. Existencia de un programa de monitoreo ambiental
- K. Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave
- L. Informe ambiental disponible al público
- M. Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes



- N. Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)
- O. Planificación Portuaria y Desarrollo
- P. Planes de Contingencia

Los 16 indicadores antes mencionados pueden resumirse en una sola cifra, el llamado “**Índice de Gestión Ambiental Portuario (IGAP)**” que para este proyecto se le efectuó una adaptación al modelo desarrollado por la organización PORTOPIA<sup>2</sup>. Se atribuye una ponderación específica a cada uno de los 16 indicadores del Índice que refleja su importancia relativa para la gestión ambiental.

Para evaluar a las Autoridades involucradas, se procesó la información y se determinó el grado de cumplimiento en base a 16 indicadores de gestión ambiental tanto como institución como ente regulador y supervisor, los cuales son:

- A. Sistema de Gestión Ambiental Certificado
- B. Cuenta Regulaciones Ambientales
- C. Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario
- D. Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)
- E. Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria
- F. Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental
- G. Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos
- H. Definición de objetivos y metas de mejora ambiental
- I. Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados
- J. Existencia de un programa de monitoreo ambiental
- K. Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave
- L. Informe ambiental disponible al público
- M. Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes
- N. Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)
- O. Planificación Portuaria y Desarrollo
- P. Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)

Los 16 indicadores que se aplicaron a las Autoridades también se resumen en una cifra, denominada “**Índice de Gestión Ambiental Autoridades (IGAA)**”, usando los mismos principios explicados en el caso de los Puertos.

---

<sup>2</sup> PORTOPIA es un consorcio internacional de académicos, de investigación y socios industriales con amplia experiencia en diversos ámbitos de la gestión de rendimiento de los puertos, y ellos son responsables de/o contribuir a los sistemas existentes aprobados de la industria portuaria relacionados a la gestión de rendimiento de los puertos de la UE y más allá (por ejemplo el Port Monitor de Holanda, la Lista de Puertos del Báltico, el proyecto ECOPORTS, el proyecto de percepción de usuarios portuarios de la AAPA, etc.). (<http://www.portopia.eu/>)

Tanto para los Puertos como Autoridades, el Índice respectivo se calcula multiplicando las ponderaciones asociadas a cada Indicador de gestión al porcentaje de respuestas positivas como se describe en la siguiente fórmula.

$$\text{Índice} = A*1.50 + B*1.25 + C*1.25 + D*0.25 + E*0.25 + F*1 + G*1 + H*0.75 + I*1,25 + J*1.50 + K*1 + L*1 + M*1.25 + N*1.25 + O*1 + P*1$$

La tasa de respuesta y la diversidad en la tipología de los puertos permiten trazar un panorama representativo del sector portuario de Centroamérica y República Dominicana, representando bastante bien la gama de características de los puertos, respetando en el análisis sus características en términos de su entorno y aspectos ambientales.

## 8. Entidades Participantes

En el Cuadro N° 1 se presenta la lista de las Autoridades y Puertos de Costa Rica participantes en esta evaluación.

<b>AUTORIDADES</b>	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)
	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)
	Ministerio de Obras Públicas y Transporte – División Marítimo Portuaria (MOPT-DMP)
<b>PUERTOS</b>	Caldera
	Limón
	Moín
	Punta Morales
	Terminal RECOPE

Cuadro N° 1: Entidades participantes en el levantamiento de información

## 9. Resultados de las Autoridades

### a. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) es una institución de derecho público con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio propio, creada por Ley de la República No. 1721 de diciembre de 1953, reformada por Leyes Nos. 4964 de marzo de 1972 y 8461 del 26 de abril de 2006, que le corresponden las funciones de Autoridad Portuaria del Litoral Pacífico de Costa Rica.

Su creación y facultades están sustentadas por la legislación que se observa en el Cuadro N° 2.

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley de Creación (Ley 1721)	12-1953	Ley	
Ley de Modificación (Ley 4964)	03-1972	Ley	
Ley de Modificación (Ley 8461)	26/04/2006	Ley	80
Reglamento General de Servicios Portuarios	07-04-2007	Reglamento Interno	

Cuadro N° 2 Marco legal de la INCOP

### b. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica, denominada JAPDEVA, fue creada mediante la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963, reformada en la Ley N°.5337 del 9 de agosto de 1973, como ente autónomo del estado, con carácter de empresa de utilidad pública que asumirá las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria, que se encargará de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, así como el puerto de Moín y otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica.

Su creación y facultades están sustentadas por la legislación que se observa en el Cuadro N° 3.

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley 3091 de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica	18/02/1963	Ley Orgánica	
Modificación Ley 5337	09/08/1973	Ley Orgánica	170
Modificación Ley 7001	19/09/1985	Ley Orgánica	

Cuadro N° 3 Marco legal de la JAPDEVA

### c. Ministerio de Obras Públicas y Transporte – División Marítimo Portuaria (MOPT- DMP)

Mediante Ley No. 3155 del 5 de agosto de 1963 se crea el Ministerio de Transportes en sustitución del Ministerio de Obras Públicas, asumiendo las obligaciones del anterior que fueran compatibles con los objetivos principales del nuevo: construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país, planes cooperativos, regular y controlar el tránsito, construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales controlando el transporte aéreo, controlar y regular el transporte ferroviario, regular y mejorar el transporte marítimo.

Con base en el Decreto Ejecutivo No. 28617-MOPT, publicado en La Gaceta No. 91 del 12 de mayo del 2000, se crea el Consejo Portuario Nacional como un órgano de coordinación y enlace





a nivel superior entre el Poder Ejecutivo y los demás órganos e instituciones descentralizadas y desconcentradas del Estado que tengan competencia en materia portuaria y marítima y el sector empresarial, trátase de exportadores, importadores, transportistas y demás usuarios o clientes de los servicios portuarios.

Mediante el Decreto Ejecutivo No. 29547-MOPT publicado en La Gaceta No. 108 del 06 de junio del 2001, se modifica el Decreto Ejecutivo 27917-MOPT, en lo que respecta al Capítulo VII, artículos 38, 39, 40, 41 y el Capítulo IX, artículo 43, pasando la División de Puertos a llamarse División Marítimo Portuaria y conformada por Direcciones.

Mediante el oficio DMOPT- 3673-10 del 12 de agosto de 2010 del Despacho del Ministro y en apego al acuerdo No. 002-P del Ministerio de la Presidencia del 08 de mayo del 2010, se solicita al Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) el registro y aprobación de los tres Viceministerios, a saber: Viceministerio de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el cual tendrá bajo su responsabilidad la División de Transportes, el Consejo de Seguridad Vial y el Consejo de Transporte Público, el Viceministerio de Transporte Aéreo y Marítimo, con la responsabilidad de la División Marítimo Portuaria, el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Consejo Portuario Nacional, así como el Viceministerio de Infraestructura y Concesiones cuyo ámbito de acción será la División de Obras Públicas, el Consejo Nacional de Vialidad y el Consejo Nacional de Concesiones, asimismo mediante el oficio DM-439-10 del 30 de agosto de 2010 MIDEPLAN registra la creación de los tres Viceministerios antes mencionados.

Su creación y facultades están sustentadas por la legislación que se observa en el Cuadro N° 4.

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley de Creación No.3155	05/08/1963	Ley Ordinaria	
Modificación de Ley No.6324	05/07/1971	Ley Ordinaria	Colección de leyes y decretos, año 1971, semestre 2, tomo 1, página 20.
Decreto Ejecutivo No. 28617-MOPT	12/05/2000	Decreto Ejecutivo	91
Decreto Ejecutivo No. 29547-MOPT	06/06/2001	Decreto Ejecutivo	108
Oficio DMOPT- 3673-10	12/08/2010	Instrucción	

Cuadro N° 4 Marco legal del MOPT - DMP

En Cuadros N°5 y N° 6 se observan el estatus de los convenios OMI y otros instrumentos relacionados a la preservación del medio ambiente en los que Costa Rica se ha adherido y son parte del marco legal del país y de las diferentes autoridades competentes involucradas.



CONVENIOS DE LA OMI			
Convenio	SI es Parte	NO es Parte	Fecha
Convenio SOLAS	X		23/12/2012
Convenio MARPOL (Anexos I, II, III, IV y V)		X	
Anexo VI Convenio MARPOL		X	
Convenio de Intervención 1969		X	
Convenio de Londres 1972	X		26/08/1974
Protocolo de Londres 1996		X	
Convenio OPRC 1990		X	
Protocolo OPRC-SNPP 2000		X	
Convenio AFS 2001		X	
Convenio Gestión de Agua de Lastre 2004		X	
Convenio de Hong Kong 2009		X	
Convenio sobre Responsabilidad Civil 1969	X		26/09/1996
Fondo 1992 / 1992 Fund		X	
Convenio SNPP 1996		X	
Protocolo SNPP 2001		X	
Convenio Bunker 2001		X	
Convenio de Nairobi 2007		X	

Cuadro N° 5 Estatus de los convenios OMI

OTROS CONVENIOS AMBIENTALES			
Convenio	SI es Parte	NO es Parte	Fecha
Convenio de Cartagena del Gran Caribe	X		01/08/1991
Convenio de Antigua	X		02/4/2009
Convenio sobre Humedales	X		27/04/1992
Convenio sobre Biodiversidad	X		26/08/1994
Convenio de Basilea	X		07/03/1995
Protocolo de Kyoto	X		02/08/2002
Acuerdo de Paris	X		13/10/2016

Cuadro N° 6 Estatus de los otros convenios ambientales

#### d. Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental

Esta sección ofrece información sobre el rendimiento de la gestión medioambiental de INCOP, JAPDEVA y MOPT-DMP en función de la gestión ambiental interna y como entes reguladoras y de supervisión de la actividad portuaria y marítima en Costa Rica.

El Cuadro N° 7 muestra el porcentaje de respuestas positivas a cada uno de los 16 indicadores aplicados a las Autoridades de Costa Rica.

INDICADORES DE GESTIÓN AMBIENTAL CLAVE	INCOP	JAPDEVA	MOPT-DMP
Sistema de Gestión Ambiental Certificado	0,00%	0,00%	0,00%
Cuenta con Regulaciones Ambientales	84,21%	73,68%	31,58%
Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario	34,78%	21,74%	0,00%
Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)	41,94%	0,00%	6,45%
Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria	75,00%	75,00%	75,00%
Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental	100,00%	100,00%	100,00%
Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos	100,00%	100,00%	100,00%
Definición de objetivos y metas de mejora ambiental	100,00%	100,00%	100,00%
Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios	50,00%	7,14%	21,43%
Existencia de un programa de monitoreo ambiental	31,82%	0,00%	0,00%
Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave	100,00%	100,00%	100,00%
Informe ambiental disponible al público	0,00%	100,00%	0,00%
Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes	50,00%	50,00%	0,00%
Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)	40,91%	40,91%	0,00%
Planificación Portuaria y Desarrollo	100,00%	33,33%	0,00%
Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)	0,00%	0,00%	50,00%

**Cuadro N° 7 Indicadores de gestión ambiental clave para el INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP**

A la fecha, ninguna de las autoridades costarricenses que son parte de este proyecto está certificada por un sistema de gestión ambiental. En su rol de Autoridades con funciones portuarias, marítimas y ambientales el INCOP cuenta con el 84,21% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios. Para el caso de JAPDEVA la misma cuenta con el 73,68% y el MOPT-DMP sólo con el 31,58%, lo cual para esta última no es justificable ya que su competencia en estos sectores es alta y debería liderar este proceso como brazo del Viceministerio de Transporte Aéreo y Marítimo y miembro del Consejo Portuario Nacional.

En relación a la capacitación ambiental, el INCOP tiene una cobertura del 50%; en las demás instituciones existe capacitación ambiental a muy baja escala, oscilando desde un 7.14% (JAPDEVA) y un 21.43% en el MOPT-DMP de las necesidades internas de la organización.

Los resultados demuestran que en un 34,78% para el INCOP, 21.78% para JAPDEVA y 0% para el MOPT-DMP tienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario, pero que no necesariamente esto significa que las estrategias existentes se implementen

adecuadamente, ya que si comparamos con los indicadores de los puertos, es claramente visible el hecho que estas no se han implementado. Las Autoridades Marítima y Portuaria no ejercen de forma continua su función supervisora. En el caso del MOPT-DMP estas funciones se cumplen de forma bastante limitada. En el sector portuario el INCOP y JAPDEVA como organismos regionales y por su cercanía a los puertos, estas funciones son mejor desempeñadas.

Uno de los aspectos relevantes es que, con muy poca excepción, los puertos tienen políticas ambientales pero sin objetivos y metas establecidas, lo cual es bastante incongruente, ya que de acuerdo a la información recibida, las autoridades si tienen objetivos y metas ambientales dispuestas. Se da a entender que posiblemente no se divulguen a los puertos y por lo tanto no existe un alineamiento entre puertos y autoridades.

Las responsabilidades ambientales están definidas en el marco legal que regula a las tres instituciones. Las razones por las cuales se dificulta el ejercicio de sus responsabilidades ambientales se demuestran en el acápite “f.” de este Capítulo (Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos).

Existen varios aspectos que deben ser resaltados y analizados tanto por las autoridades y COCATRAM:

- 1) Existen parcialmente algunos lineamientos a nivel del INCOP, pero no existen directrices y planes de monitoreo a nivel de JAPDEVA y el MOPT-DMP. La preocupación radica que los puertos ejecutan algunas actividades de monitoreo por su cuenta sin que existan directrices y el único enfoque está orientado a la satisfacción de determinar los impactos en el ambiente e intercambio de información de acuerdo a los planes de adecuación ambiental establecidos por la Autoridad Ambiental o por situaciones particulares.
- 2) La única institución que publica alguna información ambiental es JAPDEVA, lo que al parecer se ejecuta con cierta regularidad, las demás instituciones no realizan esta actividad. Es importante mencionar que bajo los preceptos de una gestión ambiental adecuada, se recomienda que se informe a la colectividad de las acciones, resultados y objetivos logrados, en función de la política ambiental y del sistema de gestión ambiental de los sectores marítimo y portuario ya que la colectividad tiene el derecho de conocer como son impactados por las actividades de los puertos y es recomendable involucrarlos en función de una buena relación. Por lo tanto, es imposible verificar si se cumple con los aspectos ambientales estipulados en la estrategia nacional y las estrategias particulares temáticas.
- 3) En relación con la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP) tanto el INCOP como JAPDEVA tienen algunas orientaciones al respecto. El caso de Costa Rica es muy particular ya que no han ratificado el convenio MARPOL debido a una declaración de inconstitucionalidad por parte de la Corte Suprema de Justicia hace más de 30 años, basado en un informe técnico de la Universidad de Costa Rica.





Actualmente, las autoridades, en especial el MOPT- DMP, están en un proceso de re-evaluación con la finalidad de proceder a su adhesión, teniendo una cantidad de obstáculos, entre las cuales se encuentra la ortodoxia del proceso.

Lo curioso del caso es que, a pesar de la situación antes mencionada, en 2 puertos (Caldera y Terminal RECOPE) se prestan los servicios a través de empresas contratadas. En el puerto Caldera sólo se cubre el 13.64% de las necesidades y en RECOPE el 59.09%, en el resto de los puertos no se presta dicho servicio, además de que este no se presta para todos los tipos de desechos MARPOL.

Es necesario recordar que este servicio es una obligación a nivel mundial y Costa Rica debe hacer una evaluación adecuada debido a la importancia del mismo, en especial para los puertos de la vertiente Atlántica, ya que la recepción de desechos en estos puertos es obligatoria desde el momento en que la Zona Especial del Gran Caribe, en el marco del Anexo V del convenio MARPOL, entró en vigor en mayo del 2011. Las Autoridades deberán revisar el marco legal, así como las regulaciones y directrices al respecto.

Esta situación obliga a que las autoridades se comprometan en regular este servicio. El MOPT-DMP debería asumir el rol regulador de estas actividades en cumplimiento del convenio MARPOL y emitir las directrices y el INCOP y JAPDEVA deberían asumir una función supervisora.

A primera vista existen diferencias de puntos de vista entre las autoridades y los puertos y a la vez existen barreras que deben ser solventadas, entre ellas, el marco legal, así como las regulaciones y directrices al respecto. Es de suma importancia la adhesión y cumplimiento del convenio MARPOL.

- 4) Con relación a la planificación y desarrollo portuario, en los puertos se ejerce en un 45%, mientras que a nivel de INCOP indican que en un 100% y JAPDEVA en un 33.33%. A nivel del MOPT-DMP no existe tal actividad. Aparentemente, no existen planes de desarrollo portuario en el país. No existe una real planificación portuaria, se han hecho ciertos desarrollos así como ampliaciones en función de las necesidades del mercado pero no de forma conjunta y en el marco de una estrategia a mediano o largo plazo.
- 5) Sólo INCOP y JAPDEVA han iniciado el proceso de generar políticas y orientaciones con relación al uso racional de energía. El consultor no pudo obtener información real sobre política de uso de energías alternativas y en ningún caso se tiene previsto los servicios de energías verdes a los buques (ejemplo: OPS – suministro de electricidad a los buques desde tierra, LNG bunkering y descuentos a buques limpios).
- 6) Actualmente, no existe un Plan Nacional de Contingencia y ninguna de las tres instituciones es responsable de la administración y gestión del borrador existente. Cuando sucede un incidente se aplican los preceptos del Plan de Contingencia de RECOPE. Según las investigaciones hechas por el consultor es necesario redactar



un Plan de Contingencia nuevo y actualizado a la realidad de Costa Rica. Esta situación pone en alto riesgo al país por una eventualidad tomando en consideración que se encuentra cercano a algunas rutas de tránsito marítimo donde se transportan entre 100 y 300 millones de toneladas de hidrocarburos.

- 7) Otro aspecto que debe ser resuelto tiene que ver con los planes de contingencia locales de los puertos. El 40% de los puertos no tienen planes de contingencia, por lo cual es importante indicar que es necesario generar directrices e impulsar la creación, autorización e implementación de dichos planes, en función de engranar en el Plan Nacional de Contingencia. Es necesario fortalecer la redacción de directrices y por supuesto de regulaciones y supervisión, así como el protocolo de aprobación. Esta última afirmación se basa en que los planes aprobados se analizaron mediante un proceso de aprobación por parte de las Autoridades que no cumple con los protocolos adecuados, entre los cuales se contempla que la aprobación debería estar acompañada de un análisis en función de una evaluación de riesgo. Es importante que las autoridades establezcan que los entes que soliciten la aprobación de los Planes de Contingencia entreguen entre los recaudos la evaluación de riesgo sobre el cual está fundamentado el plan. Esto amerita la redacción de directrices específicas para este propósito.

#### **e. Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)**

Es importante mencionar que en INCOP (41.94%) y MOPT-DMP (6,45%) existe un conocimiento relativamente bajo sobre la existencia del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde). En el caso de JAPDEVA no existe ningún conocimiento sobre el mismo. Situación que es similar en los puertos (22.58%). Al igual que en los puertos, esto no indica que tengan conocimiento del contenido del mismo y no lo divulgan y tampoco lo tienen publicado en su página web institucional.

El INCOP, JAPDEVA y MOPT-DMP, están interesados en que el Código sea implementado de forma estandarizada y que exista un plan de monitoreo regular de su implementación. De igual manera, también aprueban la creación, y colaborar en un Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria.

#### **f. Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos**

Para todas las Autoridades las dificultades para implementar la legislación ambiental se basan principalmente en la disposición de lineamientos, escasez de habilidades internas, problemas para interactuar con las otras instituciones rectoras de los aspectos ambientales y falta de directrices, normas y procedimientos.

Así mismo, las autoridades (66.67%) reconocen que se constituye en un gran reto hacia una adecuada gestión ambiental del sector marítimo portuario, la falta de presupuesto, disposición de equipamiento, disposición de capacitación, falta de estructura organizativa responsable dentro de la institución y el cambio en las normas o estándares nacionales.

### g. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)

Basado en los resultados del Cuadro N° 7 y realizando el cálculo respectivo según la fórmula establecida, el Cuadro N° 8 refleja el IGAA de INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP y los compara con el IGAP Nacional. El valor que indica es sobre un total de 16.

	INCOP	JAPDEVA	MOPT-DMP
<b>ÍNDICE DE GESTION AMBIENTAL AUTORIDAD (IGAA)</b>	<b>8,6434</b>	<b>7,5643</b>	<b>5,1162</b>
<b>ÍNDICE DE GESTION AMBIENTAL PORTUARIO (IGAP) DE COSTA RICA</b>	<b>8,3862</b>		

Cuadro N° 8 Índice de gestión ambiental de INCOP, JAPDEVA y MOPT-DMP, comparado con el IGAP de Costa Rica

Como se podrá observar el IGAA de INCOP y JAPDEVA, se diferencian un poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos, lo que indica que los puertos reflejan la situación de esas dos autoridades o viceversa. En el caso del MOPT-DMP, se vislumbra una diferencia relativa de 3,27 puntos, equivalente a un 20,43%. Por lo tanto, se puede interpretar que el MOPT-DMP, en función de Autoridad, está rezagada con relación a los puertos, indicando que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de este ente regulador.

### h. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación

En el Cuadro N° 7 se observa que se ejecutan un reducido número de actividades de monitoreo ambiental por las autoridades.

El Cuadro N° 9 presenta los principales componentes de los programas de monitoreo estándar; en otras palabras, ponen de relieve los aspectos ambientales que deberían ser controlados por el INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP de forma regular.

Así mismo el cuadro representa la situación actual del monitoreo ambiental realizado por dichas autoridades.

Aspectos ambientales monitoreados las Autoridades	INCOP	JAPDEVA	MOPT-DMP
Desechos	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO
Calidad de agua	SI	NO	NO

Aspectos ambientales monitoreados las Autoridades	INCOP	JAPDEVA	MOPT-DMP
Calidad de aire	SI	NO	NO
Calidad de sedimento	NO	NO	NO
Consumo de agua	NO	NO	NO
Ruido	SI	NO	NO
Iluminación	SI	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO	NO
Calidad de suelos	SI	NO	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO	NO

**Cuadro N° 9 Aspectos ambientales monitoreado por el INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP**

Si comparamos el Cuadro N° 10 que refleja los parámetros monitoreados por los diferentes puertos de Costa Rica, con el Cuadro N° 9, se evidencia que JAPDEVA y el MOPT-DMP no monitorea ningún parámetro en comparación con los puertos, y que dos tercios de los puertos están monitoreando ciertos parámetros en función de los planes de adecuación ambiental y de lo establecido por la legislación sobre salud ocupacional. Los demás no monitorean ninguna variable.

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	Caldera	Limón	Moín	Morales	RECOPE
Desechos	NO	NO	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de agua	SI	NO	NO	SI	SI
Calidad de aire	NO	NO	NO	NO	SI
Calidad de sedimento	NO	NO	NO	NO	SI
Consumo de agua	NO	NO	NO	NO	NO
Ruido	NO	NO	NO	SI	NO
Iluminación	NO	NO	NO	SI	SI
Huella de Carbón	NO	NO	NO	NO	NO

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	Caldera	Limón	Moín	Morales	RECOPE
Calidad de suelos	NO	NO	NO	NO	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO	NO	NO	NO

Cuadro N° 10 Aspectos ambientales monitoreados en los puertos de Costa Rica

**i. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades**

Resaltando el hecho que es la primera vez que se está realizando este ejercicio en la Región, este componente identifica las principales prioridades ambientales que tiene el INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP.

El Cuadro N° 11 presenta las 10 prioridades ambientales para las tres instituciones y al mismo tiempo los compara con la versión consolidada de los puertos de Costa Rica.

	Prioridades Ambientales Puertos	Prioridades Ambientales INCOP	Prioridades Ambientales JAPDEVA	Prioridades Ambientales MOPT-DMP
1	Fugas o Derrames de la Carga	Desarrollo Portuario (franja terrestre)	Evaluaciones de Riesgos Ambientales	Contaminación de los Ríos
2	Fugas o Derrames de Carga Almacenada	Desarrollo Portuario (franja acuática)	Carga Peligrosa	Contaminación por Buques (basura)
3	Carga Peligrosa	Contaminación por Buques (sentinas)	Fugas o Derrames de la Carga	Carga Peligrosa
4	Evaluaciones de Riesgos Ambientales	Contaminación por Buques (basura)	Contaminación por Buques (sentina)	Calidad del agua
5	Consumo de Energía y agua	Contaminación por Buques (emisiones)	Contaminación por Buques (basura)	Calidad de Aire
6	Disposición de Material Dragado	Evaluaciones de Riesgos Ambientales	Dragado	Drenajes en la línea costera
7	Desarrollo Portuario (franja terrestre)	Disposición de Material Dragado	Contaminación de los Ríos	Suelos Contaminados
8	Calidad del agua	Volumen del Trafico	Contaminación de sedimentos	Pérdida / Degradación del Hábitat
9	Desarrollo Portuario (franja acuática)	Desechos / Desechos Portuarios	Emisiones de los Vehículos	Invasión de especies exóticas por lastre
10	Calidad de Aire	Calidad del agua	Pinturas Anti incrustantes	Evaluaciones de Riesgos Ambientales

**Cuadro N° 11 Comparativo entre INCOP, JAPDEVA, MOPT-DMP y Puertos con respecto a las prioridades ambientales**

Estos datos son importantes ya que identifican las cuestiones ambientales de alta prioridad considerados por los Puertos y las Autoridades. Evidentemente, existe una diferencia de lo que establece el INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP en relación a los puertos.

Es de hacer notar que realmente no hay puntos de vista comunes entre los puertos y las autoridades marítimas y portuarias. La posición de los puertos denota que están más claros en las prioridades que las autoridades.

Es momento que las partes discutan y armonicen sus prioridades con la finalidad de establecer un marco de orientación e iniciativas que reflejen la realidad del sector y cuáles serán las tendencias a futuro con respecto al ámbito ambiental.

Curiosamente, los aspectos relacionados con los desechos, residuos y desperdicios portuarios y procedentes de buques sólo fueron considerados como prioritarios por el

INCOP, esto refleja claramente la situación sobre el problema de no ratificar el Convenio MARPOL. Es necesario tomar acciones al respecto.

Llama la atención, que tanto los puertos y las autoridades no mencionen las relaciones con las comunidades. Esto indica que es un aspecto al que no se le presta la debida atención por ninguno de los involucrados.

Para el INCOP y JAPDEVA y en cierta medida los puertos, el aspecto del dragado y de la disposición de los materiales dragados es un tema que deberá ser resuelto en conjunto con las autoridades ambientales ya que la situación del comercio marítimo mundial comenzará a exigir soluciones, de lo contrario los puertos costarricenses podrían sufrir las consecuencias de que sus puertos puedan ser desplazados de las rutas importantes.

## 10. Conclusiones

- 1) La creación y facultades del INCOP, JAPDEVA y el MOPT-DMP están sustentadas por un marco legal ordinario y tienen una estructura organizativa para regular y fiscalizar los aspectos ambientales del sector marítimo y portuario.
- 2) De 24 convenios internacionales relacionados a los aspectos ambientales marítimos y portuarios, Costa Rica está adherido a 10. Uno de los principales, que es el MARPOL, el país no es parte.
- 3) A la fecha, ninguna de las Autoridades están certificadas por un sistema de gestión ambiental. En su rol de Autoridad Marítima y Portuaria el MOPT-DMP cuenta sólo con el 31,58% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular su sector. Situación incomprensible, ya que su competencia en estos sectores es alta y debería liderar este proceso como Viceministerio de Transporte Aéreo y Marítimo y miembro del Consejo Portuario Nacional.
- 4) En relación a la capacitación ambiental, el INCOP es el que tiene más cobertura, con un 50%, en las demás instituciones existe capacitación ambiental a muy baja escala, oscilando desde un 7,14% (JAPDEVA) a un 21,43% en el MOPT-DMP, de las necesidades internas de la organización.
- 5) Los resultados demuestran que en un porcentaje del 34,78% para INCOP, 21,78% para JAPDEVA y 0% para el MOPT-DMP, tienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario. En el caso del MOPT-DMP es necesario tomar acciones de manera inmediata.
- 6) Las Autoridades Marítima-Portuarias no ejercen de forma continua su función supervisora. En el caso del MOPT-DMP, estas funciones se cumplen de forma limitada. En el sector portuario, el INCOP y JAPDEVA como organismos regionales y por estar más cerca de los puertos, estas funciones son mejor desempeñadas.
- 7) No existe un alineamiento entre puertos y autoridades, ya que las autoridades indican que tienen objetivos y metas ambientales dispuestas, a pesar que los hechos indican, con muy pocas excepciones, que los puertos tienen políticas ambientales pero sin objetivos y metas establecidas. Es posible que dichos objetivos y metas ambientales no se divulguen a los puertos.

- 8) Las responsabilidades ambientales están definidas en todas las autoridades pero no se ejercen a cabalidad debido a una serie de restricciones y barreras. Todas las autoridades coinciden que la disposición de lineamientos, escasez de habilidades internas, problemas para interactuar con las otras Instituciones rectoras de los aspectos ambientales y falta de directrices, normas y procedimientos, son las barreras principales.
- 9) A pesar de que algunos puertos efectúan monitoreo de ciertas variables de manera puntual, no existen lineamientos y orientaciones de parte de las autoridades. No existen planes de monitoreo orientados a las actividades marítimas y portuarias con los cuales se podría hacer seguimiento a los impactos de las actividades y planificar actividades de prevención o minimización de los mismos. Así como los puertos, las autoridades no diseñan e implementan planes de monitoreo ambiental regulares.
- 10) La única institución que publica alguna información ambiental es JAPDEVA. La colectividad no está al tanto de las acciones, resultados y objetivos logrados en función de la política ambiental y de un sistema de gestión ambiental marítimo y portuario. Las demás autoridades no realizan esta actividad.
- 11) No es posible verificar si se cumple con los aspectos ambientales estipulados en la estrategia nacional y las estrategias particulares de los puertos debido al hecho de no existir indicadores ambientales establecidos.
- 12) Con relación a la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP), tanto INCOP y JAPDEVA tienen algunas orientaciones al respecto.
- 13) En relación a las facilidades de recepción de desechos de buques, el caso de Costa Rica es muy particular ya que no ha ratificado el Convenio MARPOL debido a una declaración de inconstitucionalidad por parte de la Corte Suprema de Justicia hace más de 30 años, basado en un informe técnico de la Universidad de Costa Rica.
- 14) El MOPT-DMP está en un proceso de re-evaluación con la finalidad de proceder a su adhesión teniendo una cantidad de obstáculos, entre las cuales se encuentra la ortodoxia del proceso.
- 15) A pesar de la situación antes mencionada, en 2 puertos se prestan los servicios a través de empresas contratadas. En uno de los puertos sólo se cubre el 13,64% de las necesidades y en el otro un 59,09%, en el resto de los puertos no se presta dicho servicio.
- 16) El servicio FRP no se presta para todo tipo de desechos MARPOL. Las Autoridades deberán revisar el marco legal, así como las regulaciones y directrices al respecto. El MOPT-DMP debería asumir el rol regulador de estas actividades en cumplimiento del convenio MARPOL y emitir las directrices, mientras que el INCOP y JAPDEVA deberían asumir una función supervisora.
- 17) Existe una diferencia en la visión que tienen los actores en relación a la planificación y desarrollo portuario, por lo cual todos deben participar de forma conjunta bajo el marco de una estrategia marítima y portuaria.
- 18) Sólo el INCOP y JAPDEVA han iniciado el proceso de generar políticas y orientaciones con relación al uso racional de energía.



- 19) Es imperativo que se elabore y apruebe un Plan Nacional de Contingencia actualizado que debe ir acompañado con un proceso de adhesión al convenio OPRC 90. Este plan debe ser asumido y administrado por el MOPT-DMP lo antes posible.
- 20) El MOPT-DMP debe empezar a regular los planes de contingencia de los puertos y como el ente administrador del Plan Nacional de Contingencia debería crear las directrices para ello.
- 21) A nivel de las autoridades existe un conocimiento similar al de los puertos sobre la existencia del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde) y deberían hacer un esfuerzo para divulgarlo y usarlo como referencia para iniciar el proceso de implementar un sistema de gestión ambiental portuario.
- 22) Las autoridades en todos sus estamentos aprueban participar en la implementación estandarizada del Código de Conducta Ambiental y que exista un plan de monitoreo regular del mismo. También comparten el interés en participar en la creación, y colaborar en un Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria.
- 23) Para todas autoridades, las dificultades para implementar la legislación ambiental más importantes son la disposición de lineamientos, escasez de habilidades internas, problemas para interactuar con las otras Instituciones rectoras de los aspectos ambientales y falta de Directrices, Normas y Procedimientos
- 24) El índice de INCOP y JAPDEVA se diferencian un poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos, lo que indica que los puertos reflejan la situación de esas dos autoridades o viceversa.
- 25) El índice IGAA del MOPT-DMP, presenta una diferencia relativa de 3,27 puntos, equivalente a un 20,43%. Eso indica que el MOPT-DMP en función de autoridad está a rezagada con relación a los puertos, indicando que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de este ente regulador.
- 26) Existe una diferencia bastante notable a nivel de las principales prioridades ambientales presentado por las autoridades y los puertos, incluso entre las autoridades.
- 27) Realmente, no hay puntos de vista comunes a nivel de las prioridades ambientales, entre los puertos y las autoridades marítimas y portuarias. La posición de los puertos denota que están más claros en las prioridades que las autoridades.
- 28) Es necesario que las autoridades y los puertos armonicen sus prioridades ambientales con la finalidad de crear un marco de orientación e iniciativas que reflejen la realidad del sector y cual serán las tendencias a futuro con respecto al ámbito ambiental.
- 29) Los aspectos relacionados con los desechos, residuos y desperdicios portuarios y procedentes de buques sólo fueron considerados como prioritarios por el INCOP, reflejando la situación, ya explicada sobre el problema del Convenio MARPOL. Es necesario tomar acciones al respecto.
- 30) Tanto los puertos como las autoridades no mencionan nada sobre las relaciones de las comunidades. Esto ahora confirma que no existe una relación Puerto-Ciudad y que las Autoridades no tienen ninguna política al respecto.







- 31) El aspecto del dragado y de la disposición de los desechos de esta actividad es un tema que deberá ser resuelto en conjunto con las autoridades ambientales ya que la situación del comercio marítimo mundial comenzará a exigir soluciones.

