



**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: PANAMÁ - 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.....	12
c.	Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental	15
d.	Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)	18





e. Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos 19

f. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)..... 19

g. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación 20

h. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades 21

10. Conclusiones..... 23





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 Centroamérica 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 Centroamérica y República Dominicana;
- 2) reducir la contaminación marina con el establecimiento de las Unidades de Gestión Ambiental;
- 3) implementar efectivamente el “Libro Verde” de COCATRAM en los puertos de Centroamérica y República Dominicana.

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 Centroamérica y República Dominicana;
- 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 Centroamérica;
- 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 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:

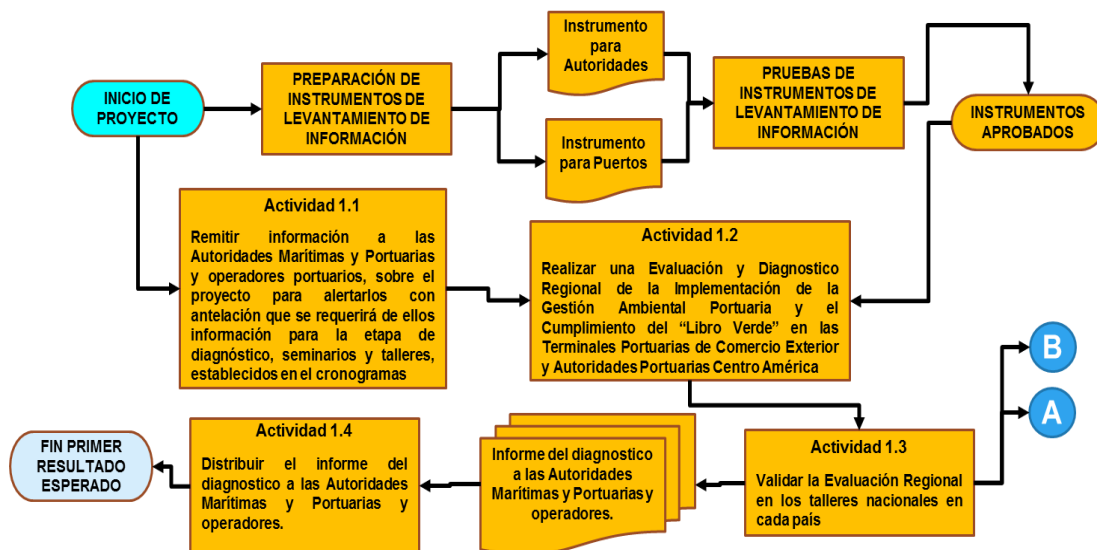
Organizar grupos de trabajo en el taller regional para mejorar y actualizar los planes de acción para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.



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”¹ (Self Diagnosis Method – SDM), a las condiciones del entorno portuario regional y a las

¹ 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)



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

Mientras se desarrollaban 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 PORTOPIA². 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.

² 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 Panamá participantes en esta evaluación.

AUTORIDADES	Autoridad Marítima de Panamá (AMP)
	Autoridad del Canal de Panamá (ACP)
PUERTOS	CCT
	COASSA
	DECAL
	DEPSA
	Minera Panamá
	MIT
	PATSA
	PETROPORT
	POTSA Balboa
	POTSA Cristóbal
	PPC Balboa
	PPC Cristóbal
	PSA
	Puerto. Almirante
	PTP Armuelles
	PTP Chiriquí Grande
	Puerto Melones
Samba Bonita	
Telfer Tanks	
Terminal Granelera Las Minas	
VOPAK	

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

9. Resultados de las Autoridades

a. Autoridad Marítima de Panamá (AMP)

En la Resolución J. D. No.010-98-ADM mediante la cual se crea la Estructura Organizativa de la Autoridad Marítima de Panamá, fundamentada en el Decreto Ley No.7 del 10 de febrero de 1998, “Por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la Administración Pública”.

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
Decreto Ley 7, Por la cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá	10/02/1998	Decreto Ley	Número 23484 del 17 de febrero de 1998
Ley 56 Ley General de Puertos de Panamá	06/08/2008	Ley	Número 26100 del 07 de agosto del 2008
Ley 57 Ley General de Marina Mercante	06/08/2008	Ley	Número 26100 del 07 de febrero de 2008
Ley 21 Por la cual se Dictan Normas sobre la Contaminación del Mar y Aguas Navegables	09/07/1980	Ley	Número 19110 del 11 julio de 1980

Cuadro N° 2 Marco legal de la AMP

b. Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

La República de Panamá realizó varios esfuerzos para asegurar la transferencia imperceptible del Canal. El primer paso se tomó en 1994 cuando Panamá modificó su Constitución Nacional para incluir un título sobre el Canal de Panamá. El segundo se dio el 14 de mayo de 1997, cuando la Asamblea Legislativa aprobó la ley orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, la que sirvió de base para los reglamentos definitivos que rigen las actividades diarias y las operaciones de la vía acuática.

Tanto el Título Constitucional como la Ley Orgánica consagran que el Canal debe ser una empresa eficiente, rentable y un pilar del desarrollo humano y socioeconómico del país.

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
Título XIV de la Constitución Política de Panamá	27 de diciembre de 1993	Constitución	22,482 y 22,674
Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá	11 de junio de 1997	Ley	23,309



Nombre de documento	Fecha	Tipo norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2013	Reglamentos	Página web
Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá	Última modificación 2007	Reglamentos	Página web
Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento de Protección y Vigilancia de la Autoridad del Canal de Panamá	29 de junio del 2004	Reglamentos	Página web
Reglamento de Finanzas	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento de Atención a Situaciones de Emergencia	6 de mayo de 1999	Reglamentos	Página web
Reglamento de Ética y Conducta de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2008	Reglamentos	Página web
Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional de la Autoridad del Canal de Panamá		Reglamentos	Página web
Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento de la Oficina del Fiscalizador General	Última modificación 2016	Reglamentos	Página web
Reglamento del Uso del Área de Compatibilidad con la Operación del Canal y de las Aguas y Riberas del Canal	Última modificación 2012	Reglamentos	Página web
Reglamento sobre Medio Ambiente, Cuenca Hidrográfica y Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá	27 de julio de 2006)	Reglamentos	Página web
Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2011	Reglamentos	Página web
Reglamento de Organización y Deslinde de Responsabilidades	Última modificación 2006	Reglamentos	Página web
Reglamento de la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2008	Reglamentos	Página web
Reglamento de Administración de Personal	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento de Telecomunicaciones de la Autoridad del Canal de Panamá	29 de julio de 1999	Reglamentos	Página web
Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas	23 de junio de 2016	Reglamentos	Página web
Reglamento de Contrataciones de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2015	Reglamentos	Página web
Reglamento de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2017	Reglamentos	Página web
Reglamento sobre Procedimiento Administrativo General de la Autoridad del Canal de Panamá	16 de diciembre de 1999	Reglamentos	Página web
Reglamento sobre Actividades Comerciales, Industriales o de Prestación de Servicios	Última modificación 2015	Reglamentos	Página web

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Reglamento de Galardones de la Autoridad del Canal de Panamá	28 de agosto del 2001	Reglamentos	Página web
Reglamento de Vacaciones de Funcionarios	Última modificación 2010	Reglamentos	Página web
Reglamento de Reservas de la Autoridad del Canal de Panamá	31 de mayo de 2012	Reglamentos	Página web
Reglamento de Uso de los Bienes Patrimoniales de la Autoridad del Canal de Panamá y de los Bienes Administrados por la Autoridad del Canal de Panamá	Última modificación 2015	Reglamentos	Página web
Reglamento de Uso de Aguas bajo Administración Privativa de la Autoridad del Canal de Panamá y de Extracción y Uso de Aguas de la Cuenca Hidrográfica del Canal	Última modificación 2015	Reglamentos	Página web

Cuadro N° 3 Marco legal del Departamento Ambiental de la ACP

En Cuadros N°4 y N°5 se observan el estatus de los convenios OMI y otros instrumentos relacionados a la preservación del medio ambiente en los que Panamá 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		27-10-1977
Convenio MARPOL (Anexos I, II, III, IV y V)	X		09-11-1981
Anexo VI Convenio MARPOL	X		13-05-2003
Convenio de Intervención 1969	X		
Convenio de Londres 1972	X		31-07-1975
Protocolo de Londres 1996		X	
Convenio OPRC 1990		X	
Protocolo OPRC-SNPP 2000		X	
Convenio AFS 2001	X		11-07-2007
Convenio Gestión de Agua de Lastre 2004	X		19-10-2016
Convenio de Hong Kong 2009	X		19-09-2016
Convenio sobre Responsabilidad Civil 1992	X		18-03-2000
Fondo 1992 / 1992 Fund	X		18-03-2000
Convenio SNPP 1996		X	
Protocolo SNPP 2001		X	
Convenio Bunker 2001	X		14-01-2009
Convenio de Aguas de Lastre	X		19-10-2016
Convenio de Nairobi 2007	X		18-05-2015

Cuadro N°4 Estatus de los convenios OMI

OTROS CONVENIOS AMBIENTALES			
Convenio	Si es Parte	NO es Parte	Fecha
Convenio de Cartagena del Gran Caribe	X		07-10-1987
Convenio de Antigua	X		12-05-2003
Convenio sobre Humedales	X		26-11-1990
Convenio sobre Biodiversidad	X		17-01-1995
Convenio de Basilea	X		22-02-1991
Protocolo de Kyoto		X	
Acuerdo de Paris	X		12-09-2016

Cuadro N°5 Estatus de los otros convenios ambientales

c. Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental

Esta sección ofrece información sobre el rendimiento de la gestión medioambiental de la AMP y la ACP en función de la gestión ambiental institucional y como entes reguladoras y de supervisión de la actividad portuaria y marítima en Panamá.

El Cuadro N°6 muestra el porcentaje de respuestas positivas a cada uno de los 16 indicadores aplicados a las Autoridades de Panamá.

INDICADORES DE GESTION AMBIENTAL CLAVES	AMP	ACP
Sistema de Gestión Ambiental Certificado	0,00%	100,00%
Cuenta Regulaciones Ambientales	47,37%	68,42%
Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario	21,74%	86,96%
Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)	16,13%	67,74%
Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria	75,00%	100,00%
Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental	100,00%	100,00%
Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos	100,00%	100,00%
Definición de objetivos y metas de mejora ambiental	0,00%	100,00%
Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios	7,14%	28,57%
Existencia de un programa de monitoreo ambiental	0,00%	72,73%
Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave	100,00%	100,00%
Informe ambiental disponible al público	0,00%	100,00%

INDICADORES DE GESTION AMBIENTAL CLAVES	AMP	ACP
Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes	0,00%	100,00%
Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)	86,36%	0,00%
Planificación Portuaria y Desarrollo	33,33%	66,67%
Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)	100,00%	100,00%

Cuadro N°6 Indicadores de gestión ambiental claves para la AMP y ACP

A la fecha, sólo la ACP está certificada por un sistema de gestión ambiental. En su rol de Autoridad con funciones portuarias, marítimas y sobre el Canal de Panamá cuenta con el 68,42%, de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios lo cual es comprensible, ya que su competencia está enfocada a las actividades canaleras, pero tiene una gran cantidad de aspectos ambientales aplicables a los buques que transitan por esa vía interoceánica. La AMP cuenta sólo con el 47,37% de las regulaciones ambientales, mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios.

En relación a la capacitación ambiental, la AMP sólo presenta un 7,14% de cobertura. En la ACP esta cobertura es del 28,57%, lo cual se puede considerar bajo tomando en cuenta la diversidad de aspectos ambientales involucrados en las operaciones canaleras.

Los resultados demuestran que en un porcentaje del 47,37% para la AMP y 86,96% para la ACP, tienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario, no necesariamente significa que las estrategias existentes se implementen adecuadamente, ya que si comparamos con los indicadores de los puertos, es claramente visible el hecho de que no se han implementado, por lo tanto, la AMP no ejerce de forma continua su función supervisora. Adicionalmente, se puede observar que la mayoría de los puertos poseen políticas ambientales pero no tienen objetivos y metas, al igual que la AMP. Muy diferente en el caso de la ACP, donde los temas ambientales constituyen una alta prioridad.

Las responsabilidades ambientales están definidas en el marco legal que regula a las dos instituciones. Las razones por las cuales se dificulta el ejercicio de sus responsabilidades ambientales se demuestran en el acápite “e.” 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) No existen lineamientos y planes de monitoreo a nivel de la AMP, pero en la ACP se cumplen en un 72,73%, con planes de monitoreo regular debido a sus responsabilidades sobre la cuenca del lago Gatún, necesaria para el funcionamiento del canal y fuente de agua para parte de la ciudad de Panamá. 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 de los ambientes e intercambio de información de acuerdo a los planes de adecuación ambiental establecidos por la Autoridad Ambiental o por situaciones particulares. Es importante mencionar que los monitoreos que se realizan en los puertos panameños no son suficientes para determinar el impacto real de la actividad portuaria.

- 2) La AMP no publica un informe ambiental y por la falta de objetivos y metas ambientales, así como de una política en este aspecto, no puede determinar el nivel de impacto de la actividad marítima y portuaria. La ACP publica informes ambientales, pero bajo los esquemas establecidos por la institución, los cuales incluyen aspectos de las zonas bajo su jurisdicción en general. 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. Por lo tanto, es imposible verificar si se cumple con los aspectos estipulados en la estrategia nacional y las estrategias particulares temáticas. Como parte de una gestión ambiental efectiva, 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) se destaca que en la jurisdicción del Canal de Panamá está prohibida la descarga de desechos de buques. Estos deben hacer esas operaciones en el área de espera o después de transitado el canal. De acuerdo a la información levantada, la AMP ha generado directrices en un 86,36%, además de la existencia de regulaciones establecidas para que el servicio de FRP se preste en Panamá, pero la realidad es que este servicio sólo cubre un 47,19% de las necesidades. La distribución porcentual entre las diferentes instituciones tiene sentido ya que AMP es el punto focal del MARPOL y es la responsable de la aplicación y del otorgamiento de las licencias a los prestadores de este servicio, por lo tanto, la AMP debe preocuparse en regularlo y asumir su función de ente supervisor de estas actividades en cumplimiento del Convenio. Las diferencias entre las autoridades y los puertos deben ser solventadas y disponer de los recursos necesarios para supervisar las operaciones de FRP.
- 4) Con relación a la planificación y desarrollo portuario, en los puertos se ejerce en un 27,38%, mientras que en la AMP ésta ronda en un 33,33%, lo cual refleja la impresión del sector portuario. Para la ACP, este valor es del 66,67% y va en concordancia con los planes de inversión y expansión que tienen establecidos. 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, a pesar de que Panamá cuenta con una Estrategia Marítima desde el año 2009.
- 5) Sólo la ACP ha 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) Sobre este último aspecto es importante mencionar que en los últimos Términos de Referencia (TDR) para los Puertos de Cruceros (AMP) y de Corozal (ACP), los TDR de la ACP incluían una mención a considerar el suministro de electricidad a los buques desde tierra (OPS).
 - 7) Actualmente existe un Plan Nacional de Contingencia, que no es oficial y tanto la AMP como la ACP son responsables de la administración y gestión del borrador existente en sus respectivas jurisdicciones. Según las investigaciones hechas por el consultor, el borrador aprobado en abril del 2013 por las autoridades involucradas ha sido actualizado por una comisión conformada por miembros de la AMP y ACP, pero es necesario oficializarlo.
 - 8) Otro aspecto que debe ser resuelto está relacionado con la aprobación de los planes de contingencia locales de los puertos. El 83,33% de los puertos tienen planes de contingencia, por lo cual es importante indicar que es necesario que los planes sean analizados mediante un proceso de aprobación por parte de las Autoridades que cumpla con los protocolos adecuados, entre los cuales se contempla que los planes deberían estar acompañados de un análisis de 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.

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

Es importante mencionar que en los puertos el conocimiento del Libro Verde es mayor (30,41%) que en la AMP (16,13%), pero en la ACP este conocimiento está por el 67,74%, lo cual es sorprendente ya que este Código está enfocado a la gestión ambiental portuaria. Tanto la AMP como la ACP no divulgan el Libro Verde y tampoco lo tienen publicado en su página web institucional.

La AMP y la ACP están interesadas en participar 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 colaboración en un Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria.



e. 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 falta de presupuesto, disposición en equipamiento, capacitación, disposición de lineamientos, escasez de habilidades internas, prioridad dada a los aspectos ambientales, cambio en las normas o estándares nacionales y finalmente la falta de estructura organizativa responsable dentro de la institución.

Sobre este último punto, debe hacerse una reflexión ya que contrasta diametralmente a lo indicado en los perfiles completados por las Autoridades ya que expresaron que tienen estructuras organizacionales totalmente funcionales y operativas, lo cual indica que deben existir otros factores relacionados y no precisamente la falta de una estructura organizativa.

Así mismo, las autoridades reconocen que constituye un gran reto para una adecuada gestión ambiental del sector marítimo portuario, la falta de directrices, normas, procedimientos y los altos costos relacionados a esta.

f. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)

Basado en los resultados del Cuadro N°6 y realizado el cálculo respectivo según la fórmula establecida, el Cuadro N°7 refleja el IGAA de la AMP y la ACP y los compara con el IGAP Nacional. El valor que indica es sobre un total de 16.

	AMP	ACP
INDICE DE GESTION AMBIENTAL AUTORIDAD (IGAA)	6,5938	12,7263
INDICE DE GESTION AMBIENTAL PORTUARIO (IGAP) DE PANAMA	8,1702	

Cuadro N°7 Índice de gestión ambiental de las autoridades, comparado con el IGAP de Panamá

Como se podrá observar el IGAA de la AMP y la ACP se diferencian bastante del índice de país tomando el IGAP de los puertos. Por lo tanto, se puede interpretar que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices del ente regulador.

Esto es un reflejo de lo mencionado en este informe y que visualiza la serie de iniciativas voluntarias que muchos de los puertos han tenido que desarrollar para mantenerse en el mercado portuario.

Por otro lado, se interpreta que la industria marítima debe cumplir cabalmente con lo establecido por la ACP en temas ambientales, debido al alto índice generado, porque de lo contrario los usuarios no podrían utilizar los servicios del canal, demostrando que este sector naviero confía en las operaciones de la ACP.

Debemos entender que hasta la fecha la ACP no administra puertos pero estará involucrada en esta actividad en el futuro de acuerdo a la información recibida.

g. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación

En el Cuadro N°6 se observa que no se ejecutan actividades de monitoreo ambiental por parte de la AMP.

El Cuadro N°8 presenta los principales componentes de los programas de monitoreo estándar; en otras palabras, ponen de relieve los aspectos ambientales que deberían ser controlados por la AMP y la ACP de forma regular. Así mismo, el cuadro representa la situación actual del monitoreo ambiental realizado por dichas autoridades.

Aspectos ambientales monitoreados por la AMP y ACP	AMP	ACP
Desechos	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO
Calidad de agua	NO	SI
Calidad de aire	NO	SI
Calidad de sedimento	NO	NO
Consumo de agua	NO	NO
Ruido	NO	SI
Iluminación	NO	SI
Huella de Carbón	NO	NO
Calidad de suelos	NO	SI
Ecosistemas marinos	NO	SI
Hábitats terrestres	NO	NO

Cuadro N°8 Aspectos ambientales monitoreado por la AMP y ACP

Si comparamos el Cuadro N°9 que refleja los parámetros monitoreados por los diferentes puertos de Panamá, con el Cuadro N°8, se evidencia que la AMP no monitorea ningún parámetro en comparación con los puertos, y que estos si monitorean ciertos parámetros en función de los planes de adecuación ambiental y de lo establecido por la legislación sobre salud ocupacional.

Una gran parte de los puertos no monitorean ninguna variable y esto se debe principalmente a que la AMP no ha establecido ningún lineamiento al respecto como consecuencia de una falta de objetivos y metas ambientales para el sector marítimo y portuario.

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	CCT	COASSA	DEPSA	DECAL	Minera Panama	MIT	PATSA	PETROPORT	POTSA Balboa	POTSA Cristobal
Desechos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de agua	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	SI	SI
Calidad de aire	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO	SI	SI	SI
Calidad de sedimento	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Consumo de agua	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Ruido	NO	SI	SI	SI	NO	NO	NO	SI	NO	NO
Iluminación	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de suelos	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	SI	SI
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	PPC Balboa	PPC Cristobal	PSA	Pto. Almirante	PTP Armuelles	PTP Chiriqui Grande	Pto Melones	Samba Bonita	Telfer Tanks	Term. Las Minas	VOPAK
Desechos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Consumo de energía	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Calidad de agua	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Sin infor.
Calidad de aire	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Sin infor.
Calidad de sedimento	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Consumo de agua	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Ruido	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	Sin infor.
Iluminación	NO	NO	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO	NO	Sin infor.
Huella de Carbón	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Calidad de suelos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	Sin infor.
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.
Hábitats terrestres	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Sin infor.

Cuadro N°9 Aspectos ambientales monitoreados en los puertos de Panamá

h. 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 tienen la AMP y la ACP.

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

	Prioridades Ambientales Puertos	Prioridades Ambientales AMP	Prioridades Ambientales ACP
1	Desechos / Desechos Portuarios	Calidad de Aire	Calidad de Agua
2	Fugas o Derrames de la Carga	Fugas o Derrames de la Carga	Aguas Oleosas
3	Polvos	Disposición de Material Dragado	Calidad del Aire
4	Contaminación de Suelos	Carga Peligrosa	Fugas o derrames de la carga
5	Ruidos	Pérdida / Degradación del Hábitat	Disposición del material de dragado
6	Calidad de Aire	Contaminación por Buques (sentinas)	Evaluaciones de riesgos ambientales
7	Carga Peligrosa	Contaminación por Buques (emisiones)	Dragado
8	Calidad del Agua	Escorrentías	Carga Peligrosa
9	Contaminación por Buques (basura)	Drenajes en la línea costera	Ruido
10	Contaminación por Buques (emisiones)	Calidad del Agua	Contaminación por Buques (sentinas)

Cuadro N°10 Comparativo entre la AMP, ACP 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 cierta diferencia de lo que establece la AMP y la ACP en relación a los puertos.

Existen cuatro elementos que han sido considerados por las Autoridades y los puertos. Estos aparecen en orden de prioridad diferentes pero lo interesante es que fueron mencionados por todos los actores. Estos elementos son: Fugas o Derrames de la Carga, Calidad de Aire, Carga Peligrosa y Calidad del Agua.

Esto es significativo ya que existe un nivel de concordancia en un 40% de los aspectos prioritarios.

Así mismo existe un cierto enfoque común entre la AMP y la ACP con respecto a otros aspectos prioritarios como lo son la Contaminación por Buques (sentinas) y la Disposición del material de dragado.

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. Esta discusión no será difícil ya que existen muchos puntos en común.

Llama la atención, que tanto los puertos como 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.

10. Conclusiones

- 1) La creación y facultades de la AMP y la ACP están sustentadas por un marco legal ordinario y tienen 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, Panamá está adherido a 19.
- 3) A la fecha, sólo la ACP está certificada por un sistema de gestión ambiental.
- 4) La AMP cuenta sólo con el 47,37% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios. Para el caso de la ACP, la misma cuenta con el 68,42%, lo cual para esta última es comprensible ya que su competencia está enfocada a las actividades del Canal, pero tiene una gran cantidad de aspectos ambientales aplicables a los buques que transitan por esa vía interoceánica.
- 5) En relación a la capacitación ambiental, la AMP tiene una cobertura del 7,14%.
- 6) En la ACP la capacitación ambiental tiene cobertura del 28,57%, lo cual se puede considerar como una calificación baja tomando en cuenta la diversidad de aspectos ambientales involucrados en las operaciones canaleras.
- 7) Los resultados demuestran que en un porcentaje del 47,37% para la AMP y 86,96% para la ACP, tienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario, esto no representa que dichas estrategias se implementen, ya que, si comparamos con los indicadores de los puertos, es claramente visible el hecho de que no se han llevado a cabo.
- 8) La AMP no ejercen su función supervisora de forma continua.
- 9) La AMP no posee objetivos y metas ambientales, a diferencia de la ACP, cuya situación es totalmente diferente y entendible como organismo rector de los aspectos del Canal en donde los temas ambientales mantienen alta prioridad.
- 10) Las responsabilidades ambientales están definidas en el marco legal que regula a las dos instituciones.
- 11) No existen directrices y planes de monitoreo a nivel de la AMP, pero la ACP mantiene un 72,73%, principalmente debido a los planes de monitoreo regular de la cuenca del lago Gatún.
- 12) Es importante mencionar que el monitoreo que se realiza en los puertos panameños no son suficientes para determinar el impacto real de la actividad portuaria.
- 13) La AMP no publica un informe ambiental por falta de objetivos, metas ambientales, así como de una política ambiental, por lo que no puede determinar el nivel de impacto de la actividad marítima y portuaria.
- 14) La ACP publica informes ambientales pero bajo los esquemas establecidos por la institución, los cuales incluyen aspectos ambientales de las zonas bajo su jurisdicción en general.
- 15) En la jurisdicción del Canal de Panamá está prohibida la descarga de desechos de buques. Estos deben hacer esas operaciones en el área de espera o después de transitar el canal.



- 16) La AMP ha generado directrices en un 86,36% y además existen regulaciones establecidas para que el servicio de FRP se preste en Panamá, pero la realidad es que este servicio sólo cubre un 47,19% de las necesidades.
- 17) La AMP es el punto focal del MARPOL, responsable de su aplicación y del otorgamiento de las licencias a los prestadores de este servicio, por lo tanto, la AMP debe preocuparse en regularlo y asumir su función de ente supervisor de estas actividades, en cumplimiento del Convenio MARPOL.
- 18) Existen barreras que deben ser solventadas en la AMP, entre ellas, los recursos necesarios para supervisar las operaciones de FRP.
- 19) La planificación y desarrollo portuario en la visión de los puertos se ejerce en un 27,38% y en la AMP esta ronda un 33,33%, lo cual refleja la impresión del sector portuario.
- 20) Para la ACP, la planificación portuaria está en un 66,67% y va en concordancia con los planes de inversión y expansión que tienen establecidos.
- 21) 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, a pesar de que Panamá cuenta con una Estrategia Marítima desde al año 2009.
- 22) La ACP ha iniciado el proceso de generar políticas y orientaciones con relación al uso racional de energía.
- 23) 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).
- 24) Sobre los servicios de energías verdes a los buques, es importante mencionar que en los últimos Términos de Referencia (TDR) para los Puertos de Cruceros (AMP) y de Corozal (ACP), los TDR de la ACP incluían una mención a considerar el suministro de electricidad a los buques desde tierra (OPS).
- 25) Existe un Plan Nacional de Contingencia, el cual todavía no es oficial y tanto la AMP como la ACP son responsables de la administración y gestión del borrador existente en sus respectivas jurisdicciones.
- 26) El borrador del Plan Nacional de Contingencia de Panamá aprobado en abril del 2013 por las autoridades involucradas ha sido actualizado por una comisión conformada por miembros de la AMP y ACP, pero es necesario oficializarlo.
- 27) El 83,33% de los puertos tienen planes de contingencia locales aprobados que fueron analizados mediante un proceso de aprobación por parte de las Autoridades que no cumplía con los protocolos adecuados por la falta de presentación de las evaluaciones de riesgo correspondientes. Esto amerita la redacción de directrices específicas para este tema.
- 28) En los puertos el conocimiento del Libro Verde es mayor (30,41%) que en la AMP (16,13%), pero en la ACP este conocimiento está por el 67,74%.
- 29) Tanto la AMP como la ACP no divulgan el Libro Verde y tampoco lo tienen publicado en sus páginas web institucionales.





- 30) La AMP y la ACP, en sus diferentes 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 colaboración en un Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria.
- 31) La falta de una estructura organizativa no es una dificultad para implementar la legislación ambiental ya que todas las autoridades tienen estructuras organizacionales totalmente funcionales y operativas.
- 32) Las autoridades reconocen como un gran reto para una adecuada gestión ambiental del sector marítimo portuario, la falta de directrices, normas y procedimientos.
- 33) El índice de la AMP y la ACP (IGAA), se diferencian bastante del índice de país tomando el IGAP de los puertos.
- 34) El sector marítimo y portuario está por delante de la AMP, indicando que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de este ente regulador.
- 35) Algunos puertos no monitorean ninguna variable ambiental y esto se debe principalmente a que la AMP no ha establecido ningún lineamiento al respecto como consecuencia de una falta de objetivos y metas ambientales para el sector marítimo y portuario.
- 36) Existe cierta diferencia de lo que establece la AMP y la ACP en relación a los puertos con respecto a las prioridades ambientales.
- 37) Existen cuatro elementos que han sido considerados por las Autoridades y los Puertos, estos aparecen con prioridades diferentes pero lo interesante es que fueron mencionados por todos los actores.
- 38) Existe un cierto nivel de concordancia en por lo menos el 40% de los aspectos prioritarios ambientales entre las Autoridades y los Puertos.
- 39) Existe un enfoque común entre la AMP y la ACP con respecto a otros aspectos ambientales prioritarios.
- 40) Es necesario que las autoridades y los puertos armonicen sus prioridades ambientales, esto no sería difícil ya que existen muchos puntos en común.
- 41) Tanto los puertos como las autoridades no mencionan nada sobre las relaciones de las comunidades, corroborando que no existe una relación Puerto-Ciudad y que la Autoridad no tiene ninguna política al respecto.

