



**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: REPÚBLICA DOMINICANA - AUTORIDADES

DICIEMBRE 2017

Programa

Fortalecimiento de la Gestión Ambiental en los Puertos de América Central





INDICE

- 1. Introducción y Propósito Fundamental..... 3
- 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. Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)..... 11
 - b. Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima (CNCPPAM) 12
 - c. Ministerio de Medio Ambiente y de los Recursos Naturales (MARN)..... 13
 - 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	20
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 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:

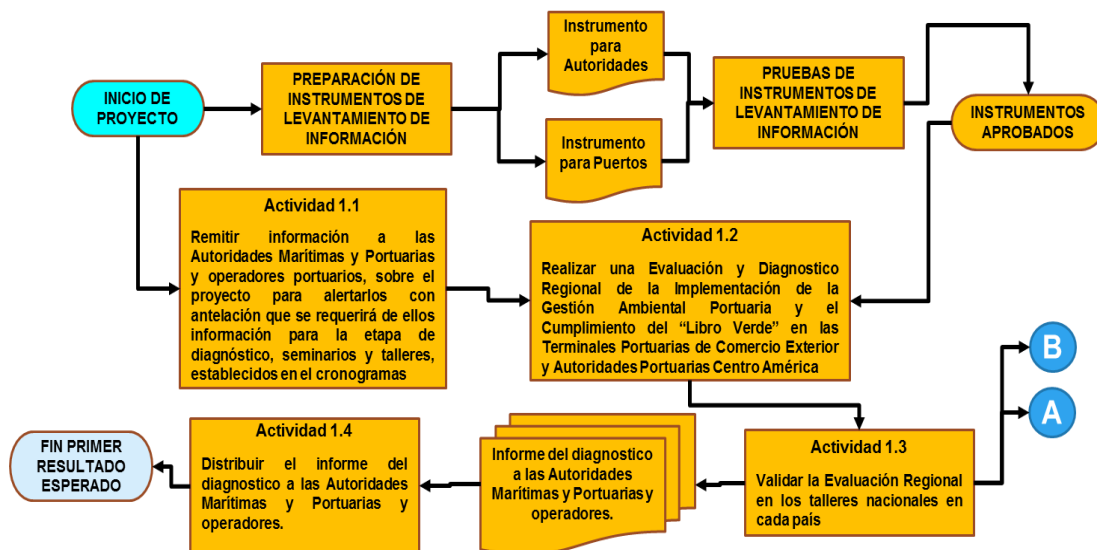
Organizar grupos de trabajo en el taller regional para mejorar y actualizar los planes de acción para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.



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 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 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 República Dominicana participantes en esta evaluación.

AUTORIDADES	Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)
	Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima (CNCPAM)
	Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN)
PUERTOS	Barahona
	Cabo Rojo
	Boca Chica
	Haina Margen Occidental
	Libertador de Manzanillo
	Puerto Duarte-Arrollo Barril, Samaná
	San Pedro de Macorís
	DP World Zona Franca Multimodal Caucedo
	Haina International Terminals (Puerto Río Haina)
	La Romana
	Plata
	Santo Domingo (Sansouci)
Puerto Viejo - Azua	

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

9. Resultados de las Autoridades

a. Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)

La Autoridad Portuaria Dominicana es el organismo regulador del sistema portuario nacional. Es su tarea dirigir y administrar los puertos marítimos e incrementar el comercio internacional de República Dominicana.





Es un organismo de carácter autónomo con patrimonio propio e independiente y de duración ilimitada, sujeto a las prescripciones de la Ley 70 y a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo

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 70-70)	17-12-1970	Ley	9370
Ley de Modificación (Ley 169-95)	19-05-1995	Ley	
Reglamento 1673	07-04-1980	Reglamento de Ley	

Cuadro N° 2 Marco legal de la APORDOM

b. Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima (CNCPPAM)

El Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima es un ente adscrito a la Armada de la República Dominicana que tiene como principal misión ser la Autoridad Marítima Nacional, asegurando el cumplimiento de las leyes y los convenios internacionales en los espacios acuáticos, costeros y portuarios de República Dominicana, en función de Estado Ribereño, Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto.

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 3003-51	04-08-1951	Sobre Policías de Puertos y Costas	7312
Ley 3675-53	18-11-1953	que modifica Artículos 32 y 33 sobre ley de Policías de puertos y Costas No 3003	7626
Ley 4038-55	26-01-1955	que modifica el Artículo 31 de la Ley 3003 del año 1951, sobre Ley de Policías de Puertos y Costas	7795
Ley 4313-55	29-10-1955	que agrega un párrafo al Artículo 108 de la Ley 3003, sobre Policía de Puerto y Costas	7904
Ley 473-57	03-08-1957	que agrega un apartado (g) al Artículo 58 de la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas	8149

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley 4760-57	11-09-1957	que agrega un Artículo, 134 bits, a la Ley sobre Policía de Puertos y Costas	8162
Ley 4796-58	13-11-1958	que agrega un Artículo 85 bits, a la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas	8184
Ley 4989-58	31-08-1958	que modifica el Artículo 22 de la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas	8280



Ley 5021-58	05-11-1958	que modifica el Artículo 131 de la Ley 3003 del 12 de julio del 1951, sobre Policía de Puertos y Costas	8301
Ley 5173-59	25-07-1959	que modifica el Artículo 67 de la Ley 3008 de Policía de Puertos y Costas	8385
Ley 5237-57	18-10-1959	Que deroga la Ley 4796, del 8 de noviembre de 1957 que agrego el Artículo 85 bits a la Ley sobre Policía de Puertos y Costas	8415
Ley 5381-60	31-07-1960	Que introduce modificaciones en la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas	8495
Ley 5618-61	18-09-1961	que reforma el Artículo 57 de la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas	8602
Ley 5899-62	14-05-1962	que agrega un párrafo IV al Artículo 57 de la Ley 3003 del año 195 sobre Policía de Puertos y Costas	
Ley 305-68	29-05-1968	Extiende la franja marina a 60 metros	9280
Ley 597-70	08-08-1970	que modifica el Art. 88 de la Ley 3003 sobre Policías de Puertos y Costas	9194
Ley 137-03	16-07-2003	Sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas	
Constitución Política	26-01-2010	Artículo 67.- Protección del medio ambiente.	10561
Decreto 309-10	14-06-2010	Ratifica la condición de Autoridad Marítima a la Armada	
Ley 139-13	13-09-2013	En su art 9-1 Ejercer las funciones de autoridad marítima.	10728 del 19 de septiembre de 2013

Cuadro N° 3 Marco legal de la CNCPAM

c. Ministerio de Medio Ambiente y de los Recursos Naturales (MARN)

El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales es el organismo encargado de elaborar, ejecutar y fiscalizar las políticas nacionales sobre medio ambiente y recursos naturales, promoviendo y estimulando las actividades de preservación, protección, restauración y uso sostenible de los mismos,

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 General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales-64-00	24-08-2000	Ley Orgánica	10.056

Cuadro N° 4 Marco legal del MARN

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 que República Dominicana 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		ND
Anexo VI Convenio MARPOL		X	
Convenio de Intervención 1969	X		ND
Convenio de Londres 1972	X		ND
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 1992	X		ND
Fondo 1992 / 1992 Fund	X		ND
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			N/A
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 la APORDOM, el CNCPAM y el MARN en función de la gestión ambiental interna y como ente regulador y de supervisión de la actividad portuaria y marítima en República Dominicana.

El Cuadro N° 7 muestra el porcentaje de respuestas positivas a cada uno de los 16 indicadores aplicados a las autoridades de República Dominicana.

INDICADORES DE GESTION AMBIENTAL CLAVE	APORDOM	CNCPAM	MARN
Sistema de Gestión Ambiental Certificado	0,00%	0,00%	0,00%
Cuenta Regulaciones Ambientales	52,63%	57,89%	10,53%
Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario	34,78%	13,04%	17,39%
Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)	0,00%	12,90%	41,94%
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	0,00%	0,00%	100,00%
Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios	0,00%	28,57%	0,00%
Existencia de un programa de monitoreo ambiental	0,00%	27,27%	22,73%
Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave	100,00%	100,00%	100,00%
Informe ambiental disponible al público	100,00%	0,00%	100,00%
Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes	0,00%	0,00%	50,00%
Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)	31,82%	54,55%	4,55%
Planificación Portuaria y Desarrollo	100,00%	100,00%	0,00%
Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)	0,00%	0,00%	0,00%

Cuadro N° 7 Indicadores de gestión ambiental clave para la APORDOM, CNCPAM y MARN

A la fecha, ninguna de las autoridades dominicanas participantes de este proyecto están certificadas por un sistema de gestión ambiental. En su rol de autoridades con funciones portuarias, marítimas y ambientales, la APORDOM cuenta sólo con el 52,63% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios. Para el caso del CNCPAM cuenta con el 57,89% y el MARN sólo con el 10,53%. Para esta última es comprensible, ya que su competencia en estos sectores es relativamente bajo y su enfoque es más hacia el interior de la isla.

En relación a la capacitación ambiental, el CNCPAM es la que refleja un mayor puntaje con un 28,57% de cobertura, en las demás instituciones no existe capacitación ambiental que cubra las necesidades internas de la organización.

Los resultados demuestran que en un porcentaje del 34,78% para la APORDOM, 13,04% para el CNCPAM y 17,39% para el MARN, tienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario, esto no necesariamente significa que las estrategias existentes se implementen adecuadamente, ya que si se comparan con los indicadores de los puertos, es claramente visible el hecho de que no se han implementado, concluyéndose que la autoridad portuaria y la autoridad marítima no ejercen de forma continua su función supervisora. En el caso del CNCPAM, estas funciones en el sector marítimo se cumplen a través de las funciones del Estado Rector de Puerto hacia los buques, pero en el sector portuario existen factores que limitan la capacidad de ejercer el cumplimiento de la normativa ambiental.

Las funciones de supervisión de parte de la APORDOM en relación a los aspectos ambientales se iniciaron en el 2017, gracias a la contratación de un Asesor Ambiental en esta institución.

También se puede observar la consecuencia de esta situación, ya que ninguno de los puertos (excepto los certificados con un sistema de gestión ambiental reconocido - 02 puertos) no poseen políticas, objetivos ni metas ambientales. Esto también se puede comprobar ya que ni la APORDOM ni el CNCPAM poseen objetivos y metas ambientales, a diferencia del MARN, que si los tiene, situación que es totalmente entendible como organismo rector de los aspectos ambientales de República Dominicana.

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 éstas, se demuestran en el 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 CNCPAM, pero no existen directrices y planes de monitoreo a nivel de la APORDOM y MARN. Los puertos, con excepción de aquellos que están certificados, ejecutan algunas actividades de monitoreo por su cuenta sin que haya orientaciones y 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 el MARN o por situaciones particulares.
- 2) A pesar de que la APORDOM tiene unos niveles de gestión ambiental muy bajos, indica que publica un informe ambiental de forma regular, hecho que no se ha podido constatar ni en físico o en la página web de la institución. El MARN publica informes ambientales pero bajo los esquemas establecidos por la institución, los cuales incluyen aspectos ambientales de las zonas marino costeras en general. El CNCPAM no publica nada al respecto. 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. 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.

En relación con la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP), de acuerdo a la información levantada, tanto la APORDOM (31,82%), el CNCPAM (54,55%) como el MARN (4,55%) generan directrices (ya que no existen regulaciones establecidas) para que el servicio de FRP se preste en República Dominicana, pero la realidad es que este servicio sólo cubre un 32,87% de las necesidades. La distribución porcentual entre las diferentes instituciones tiene sentido. El MARN se enfoca en la gestión de desechos a nivel general, el CNCPAM es el punto focal del MARPOL y la APORDOM es la responsable de la aplicación y del otorgamiento de las licencias a los prestadores de este servicio y control. Esta situación obliga que las autoridades se preocupen en regular este servicio. El CNCPAM debe asesorar a la APORDOM para que este organismo asuma su función de ente regulador y supervisor de estas actividades en cumplimiento del Convenio MARPOL. Estas diferencias entre las autoridades y los puertos deben ser solventadas dentro del marco legal, así como en las regulaciones y directrices relacionadas. Así mismo el CNCPAM, en función de su rol como autoridad marítima, debe asumir completamente la implementación del convenio MARPOL y actualizar en la Organización Marítima Internacional (OMI) el punto focal ya que el mismo actualmente establece que la misma es una entidad gubernamental con funciones ambientales existente en 1997, antes de la creación del MARN.

- 1) Con respecto a la planificación y desarrollo portuario, en los puertos se ejerce en un 11,54%, mientras que las autoridades indican que en un 100% para la APORDOM y el CNCPAM. Esta diferencia debe ser la interpretación que tienen los actores involucrados en este estudio. Aparentemente, no existen planes de desarrollo portuario en el país y tampoco una real planificación portuaria. Se han llevado a cabo 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.
- 2) Solo el MARN 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).
- 3) Actualmente, no existe un plan nacional de contingencia y ninguna de las tres instituciones es responsable de la administración y gestión del borrador existente. Según las investigaciones hechas por el consultor es necesario redactar un plan de contingencia nuevo y actualizado a la realidad de República Dominicana. Esta situación pone en alto riesgo al país por una eventualidad tomando en consideración



que República Dominicana se encuentra en el medio de uno de los nodos de tránsito marítimo más congestionados de la región del Caribe.

- 4) Otra situación que debe ser resuelta está vinculada a los planes de contingencia locales de los puertos. El 70% 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 engranarlos 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 por parte de las Autoridades que no cumple con los protocolos adecuados, entre los cuales se contempla que la aprobación de los planes debería estar acompañado de un análisis de evaluación de riesgo. Es importante que la autoridad establezca 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 esto.

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

Es importante mencionar que en la APORDOM, el CNCPAM y el MARN existe un conocimiento similar que en los puertos sobre la existencia del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde), al igual que en los puertos. Consecuentemente, esto no refleja que tengan conocimiento del contenido del mismo, tampoco se divulga ni lo tienen publicado en sus páginas web institucionales.

La APORDOM, el CNCPAM y el MARN están interesados 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.

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 falta de presupuesto, disposición de equipamiento, capacitación, lineamientos y finalmente la falta de estructura organizativa responsable dentro de las instituciones.

Sobre este último punto debe hacerse una reflexión ya que esto contrasta plenamente a lo indicado en los perfiles. En dichos documentos, todas las autoridades tienen estructuras organizacionales totalmente funcionales y operativas, lo que indica que deben existir otros factores relacionados y no precisamente la falta de estructura organizativa.



Así mismo, las autoridades reconocen que se constituyen como grandes retos una adecuada gestión ambiental del sector marítimo portuario, la prioridad dada a los aspectos ambientales, la falta de directrices, normas y procedimientos y los cambios en las normas o estándares nacionales.

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

Basado en los resultados del Cuadro N° 7 mediante el cálculo respectivo, según la fórmula establecida, el Cuadro N° 8 refleja el IGAA de la APORDOM, el CNCPAM y el MARN y los compara con el IGAP Nacional. El valor que indica es sobre un total de 16.

ÍNDICE DE GESTION AMBIENTAL AUTORIDAD (IGAA)	APORDOM	CNCPAM	MARN
ÍNDICE DE GESTION AMBIENTAL AUTORIDAD (IGAA)	6,6779	6,5545	6,2890
ÍNDICE DE GESTION AMBIENTAL PORTUARIO (IGAP) DE REP. DOMINICANA	4,8459		

Cuadro N° 8 Índice de gestión ambiental de la APORDOM, CNCPAM y MARN, comparado con el IGAP de la República Dominicana

Como se podrá observar el índice de la APORDOM, el CNCPAM y el MARN (IGAA), se diferencian un poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos (con excepción de los puertos certificados). Por lo tanto, se puede interpretar que el sector marítimo y portuario está a la saga de lo que son las Autoridades, indicando que los puertos no están recibiendo a plenitud los lineamientos y directrices de los entes reguladores.

h. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación

En el Cuadro N° 7 se establece 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 la APORDOM, la CNCPMA y el MARN de forma regular. Así mismo, el cuadro representa la situación actual del monitoreo ambiental realizado por dichas autoridades.

Aspectos ambientales monitoreados por las autoridades	APORDOM	CNCPAM	MARN
Desechos	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO
Calidad de agua	NO	SI	SI
Calidad de aire	NO	SI	SI
Calidad de sedimento	NO	NO	NO



Consumo de agua	NO	NO	NO
Ruido	NO	NO	SI
Iluminación	NO	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO	NO
Calidad de suelos	NO	SI	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO	NO

Cuadro N° 9 Aspectos ambientales monitoreado por la APORDOM, CNCPAM y MARN

Si se compara el Cuadro N° 10, que refleja los parámetros monitoreados por los diferentes puertos de República Dominicana, con el Cuadro N° 9, evidentemente la minoría 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. La gran mayoría no monitorea ninguna variable.

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	Barahona	Cabo Rojo	Boca Chica	Haina Occ.	Manzanillo	Samaná	S. Pedro M	DP World	Haina HIT	La Romana	Plata	Sto Domingo	Azua
Desechos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de agua	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO
Calidad de aire	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	SI	NO
Calidad de sedimento	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO
Consumo de agua	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Ruido	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	SI	NO
Iluminación	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de suelos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Cuadro N° 10 Aspectos ambientales monitoreados en los puertos de República Dominicana

i. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades

Destacando, 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 la APORDOM, el CNCPAM y el MARN.

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 República Dominicana.

Prioridades Ambientales Puertos	Prioridades Ambientales APORDOM	Prioridades Ambientales CNCPAM	Prioridades Ambientales MARN
1 Calidad de Aguas	Calidad de Aguas	Carga Peligrosa	Calidad del Aire
2 Fugas o Derrames de la Carga	Contaminación de los Ríos	Efluentes Industriales	Calidad del Agua

3	Calidad de Aire	Escorrentías	Emisiones Industriales	Contaminación por Buques (emisiones)
4	Ruidos	Contaminación de Suelos	Contaminación por Buques (sentina)	Contaminación por Buques (sentinas)
5	Emisiones de los Vehículos	Olores	Fugas o Derrames de la Carga	Contaminación por Buques (basura)
6	Dragado	Carga Peligrosa	Contaminación de los Ríos	Aguas Oleosas
7	Evaluaciones de Riesgos Ambientales	Polvos	Contaminación de los Sedimentos	Suelos Contaminados
8	Drenajes en la línea costera	Dragado	Drenajes en la Línea Costera	Pérdida / Degradación del Hábitat
9	Polvos	Pérdida / Degradación del Hábitat	Aguas Oleosas	Ruidos
10	Desechos / Desechos Portuarios	Ruidos	Disposición de Material Dragado	Fugas o Derrames de la Carga

Cuadro N° 11 Comparativo entre APORDOM, CNCPAM, MARN 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 notable de lo que establecen la APORDOM, el CNCPAM y el MARN.

Es importante resaltar que realmente no hay puntos de vista comunes entre los puertos y las autoridades marítimas y portuarias. Es contradictoria la posición del MARN, aunque su enfoque no es exclusivamente marítimo y portuario, pero denota que está más claro en las prioridades que las demás autoridades.

Es momento que las partes discutan y armonicen sus prioridades, con la finalidad de que compartan un marco de orientación e iniciativas que reflejen la realidad del sector y 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 MARN, esto demuestra que la gestión de residuos no es importante para los puertos a pesar de ser los entes que experimentan el impacto de estos desechos, mas es un punto vital para el MARN.

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.

Para la APORDOM y los puertos, el aspecto del dragado y de la disposición de estos materiales 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 dominicanos podrían sufrir las consecuencias de ser desplazados de las rutas importantes.

10. Conclusiones

- 1) La creación y facultades de la APORDOM, el CNCPAM y el MARN están sustentadas por un marco legal ordinario y tienen estructura organizativa estructurada 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, República Dominicana está adherido a 12.
 - 3) A la fecha, ninguna de las Autoridades están certificadas por un sistema de gestión ambiental. En su rol de Autoridad Marítima, el CNCPAM cuenta sólo con el 57,89% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular su sector. Para el caso de la APORDOM este porcentaje es del 52,63% para el sector portuario.
 - 4) En relación a la capacitación ambiental, el CNCPAM es la que más porcentaje presenta con un 28,57% de cobertura de las necesidades internas de la organización, en las demás instituciones no existe capacitación ambiental que cubra dichas necesidades.
 - 5) Existe una diferencia en la existencia de estrategias ambientales entre la APORDOM (34,78%) y el CNCPAM (13,04%), en relación a las estrategias nacionales necesarias para el sector marítimo y portuario. Es necesario que en ambos casos se mejoren estos indicadores.
 - 6) La autoridad portuaria y marítima no ejercen de forma continua su función supervisora, esta conclusión se basa en que en la mayoría de los puertos no existen políticas ambientales y por lo tanto no hay objetivos ni metas, por lo cual no hay elementos o indicadores medibles.
 - 7) Las responsabilidades ambientales están definidas en todas las autoridades pero no se ejercen a cabalidad debido a una serie de restricciones y barreras, pero la falta de estructura organizativa responsable dentro de las instituciones no se constituye en una de éstas, como las autoridades expresan.
- 1) A pesar de que algunos puertos efectúan monitoreo de algunas variables de forma 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.
 - 2) La APORDOM indica que divulga públicamente un informe ambiental de forma regular, lo cual no se ha podido constatar. 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. El CNCPAM no realiza esta actividad.
 - 3) No es posible verificar si se cumple con los aspectos ambientales estipulados en la estrategia nacional y las estrategias particulares de los puertos debido a que no existen indicadores ambientales establecidos.
 - 4) Existe una diferencia de criterios e información en relación a la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP), tanto la APORDOM (31,82%)



- como el CNCPAM (54,55%) generan directrices (ya que no existen regulaciones establecidas) para que el servicio de FRP se preste en República Dominicana.
- 5) El Servicio de FRP sólo cubre un 32,87% de las necesidades y las autoridades deben emitir directrices y lineamientos.
 - 6) La APORDOM, en conjunto con el CNCPAM, deben asumir su función de ente regulador y supervisor de actividades FRP en el marco del convenio MARPOL.
 - 7) Existe una amplia 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.
 - 8) En relación al uso racional de energía, la APORDOM como el CNCPAM no han comenzado a crear una política sobre este tema. Existen directrices de parte del MARN que pueden ser las bases iniciales de discusión y las orientaciones a ser usadas.
 - 9) Es imperativo que se elabore 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 CNCPAM lo antes posible.
 - 10) El CNCPAM 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.
 - 11) A nivel de las autoridades existe un conocimiento similar que en 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.
 - 12) Las autoridades en todos sus diferentes estamentos aprueban participar en la implementación estandarizada del “Libro Verde” 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
 - 13) Para todas las autoridades, las dificultades para implementar la legislación ambiental más importantes son la falta de presupuesto, disposición de equipamiento y capacitación y la disposición de lineamientos.
 - 14) El índice de la APORDOM, el CNCPAM y el MARN (IGAA), se diferencian relativamente poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos (con excepción de los puertos certificados).
 - 15) Basado en los índices, el sector marítimo y portuario está a la saga de lo que son las Autoridades, indicando que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de los entes reguladores.
 - 16) Existe una diferencia bastante notable a nivel de las principales prioridades ambientales presentado por las autoridades y los puertos, incluso entre las autoridades.
 - 17) En base a las prioridades ambientales, se refleja que existe un mejor conocimiento de parte del MARN sobre las prioridades enfocadas al sector portuario.
 - 18) Es necesario que las autoridades y los puertos se sienten a discutir y ponerse de acuerdo en las prioridades con la finalidad de que se elabore un marco de orientación





e iniciativas que reflejen la realidad del sector y cual serán las tendencias a futuro con respecto al ámbito ambiental.

- 19) La contaminación del ambiente por desechos de los buques debe ser considerado de alta prioridad para la APORDOM y el CNCPAM.
- 20) Las autoridades no han mencionado nada sobre las relaciones de las comunidades. Esto ahora confirma que no existe una relación Puerto-Ciudad y que la autoridad no tiene ninguna política al respecto.
- 21) Para el CNCPAM como autoridad marítima, el aspecto del dragado y de la disposición de estos materiales es un tema que deberá ser resuelto en conjunto con las autoridades ambientales.

