



ÍNDICE

1. Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP)
2. Foro Iberoamericano celebra Seminario “El Puerto como Plataforma Logística”
3. La Administración General de Puertos de Argentina (AGP) incrementa la seguridad y protege el medio ambiente en el Puerto Buenos Aires
4. Centroamérica implementará convenio sobre tráfico marítimo
5. Gobierno de Costa Rica anuncia plan de \$80 millones para el Puerto Limón.
6. Preparan Hub Intermodal en Texas con impacto en México
7. La Comisión Europea aconseja alejar los puertos industriales de la ciudad y liberar suelo para uso urbano
8. Reeligen a Chile y México como miembros del Consejo de la OMI
9. Cuatro consorcios internacionales quieren participar en construcción de las nuevas esclusas del Canal de Panamá
10. OMI: Nuevos pasos positivos en la normativa medioambiental marina
11. Guatemala instala sistema de Rayos X en sus puertos
12. APL embarca por primera vez contenedores de 53 pies entre Asia y Estados Unidos
13. Unión Europea otorga 41 millones de dólares para ampliar terminal de contenedores del Puerto de Montevideo
14. Los Ángeles: Descuidos en el manejo de tóxicos en los puertos
15. Ministerio de Transportes del Perú autoriza construcción de nuevo puerto
16. Fuerte competencia por cruceros en el caribe y Centroamérica
17. Las emisiones del transporte marítimo
18. Róterdam se convierte en el primer puerto europeo en mover diez millones de TEU
19. Asamblea Nacional de Panamá inicia discusión sobre legislación marítima
20. Nuevas autoridades portuarias americanas
21. Actividades Portuarias



1. NOVENA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP (CECIP)

Del 2 al 5 de diciembre de 2007, se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú, la Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP). El CECIP, órgano ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), es el encargado de desarrollar, directamente o a través de subcomités, las actividades de cooperación portuaria hemisférica, que se programan en la CIP. Según el artículo 63 numeral 1, el CECIP debe reunirse por primera vez entre los 90 días de haber sido elegido. Esta reunión congregó a los nuevos miembros del CECIP, recientemente elegidos en la Quinta Reunión de la CIP, celebrada en Salvador, Brasil, del 11 al 14 de septiembre de 2007.

Asistieron delegados de 14 países miembros del CECIP: Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay. Entre los otros países miembros de la OEA estuvieron: Canadá, Colombia, Honduras, Paraguay y Surinam; y un país observador: España. Fueron Autoridades de la Reunión: Presidente: Ángel Gonzáles Rul (México); Vicepresidente: Carlos Borja (El Salvador); Coordinador: Frank Boyle (Perú) y Secretario: Carlos M. Gallegos (OEA). Se distribuyeron 31 documentos sobre los diversos temas contemplados por la agenda. La ceremonia inaugural contó con la presencia de la Srta. Verónica Zavala, Ministra de Transportes y Comunicaciones del Perú, quien declaró inaugurado el evento. También hicieron uso de la palabra en esa oportunidad, el Altmte. Boyle, el Sr. Gallegos y el Lic. Gonzáles Rul.

El Temario de la reunión incluyó entre otros puntos:

- Informe de actividades 2007 de los Subcomités del Comité Ejecutivo;
- Plan de Acción 2008 - 2011: Propuesta de Plan de Trabajo 2008 para los nuevos Subcomités establecidos en Salvador, Brasil;
- Revista CIP: implementación de alternativas de publicidad;
- Anteproyecto de “Declaración de Panamá sobre protección ambiental portuaria”;
- Informe sobre la organización de la Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria (Punta Cana, República Dominicana);
- Informe sobre la organización de la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria (Manzanillo, México);
- Sede y fecha de la Décima Reunión del CECIP (2008); de la Décima Primera Reunión del CECIP (2009); de la Décima Segunda Reunión del CECIP (2010) y de la Décima Tercera Reunión del CECIP (2011).

La reunión celebró seis sesiones plenarios, de las cuales la segunda, tercera y quinta fueron destinadas a la celebración del Seminario Foro Ibero-Americano “El Puerto como Plataforma Logística” del que se incluye una nota aparte.

Como resultado de la reunión se aprobaron 22 Resoluciones, entre las que destacan las referidas al Programa de Actividades para los doce Subcomités; los once creados en la Quinta Reunión de la CIP en Salvador, Brasil, y en esta oportunidad se consideró necesario crear el Subcomité de Puertos Fluviales y Lacustres, bajo la Presidencia de Paraguay. También se aprobó el texto de la “Declaración de Panamá sobre protección ambiental portuaria” el mismo que será elevado a la CIP para su aprobación definitiva. Asimismo, se fijaron pautas para los próximos números de la Revista de la CIP. Se convocó a la celebración de las próximas Conferencias Hemisféricas: Tercera Conferencia Hemisférica sobre Seguridad Portuaria (Punta Cana, República Dominicana, del 7 al 10 de abril de 2008) y la Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria, (Manzanillo, México del 8 al 10 de septiembre de 2008). También se eligieron las sedes las próximas reuniones de la CECIP para los años 2008, 2009, 2010 y 2011.



Los delegados participantes fueron agasajados en distintas oportunidades, por las Autoridad Portuaria Nacional, la delegación de España, la delegación de República Dominicana y empresas privadas del sector portuario y marítimo del Perú.

2. FORO IBEROAMERICANO CELEBRA SEMINARIO “EL PUERTO COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA”

Con los auspicios de Puertos del Estado de España, la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN) se celebró el Seminario “El Puerto como Plataforma Logística”, en la ciudad de Lima del 3 al 5 de diciembre, como parte del temario de la Novena Reunión del CECIP. Contó con la presencia de más de 120 personas entre ellos, los asistentes a la reunión de la CECIP y empresarios locales.

La agenda del Seminario incluyó:

- Sesión I: Logística portuaria y política de desarrollo de infraestructuras:
Expositores
 - Almirante Frank Boyle (APN-Perú)
“Perspectivas de desarrollo de zonas de actividades logísticas (ZAL) en el Perú”
 - Julián Maganto (Puertos del Estado, España)
“El papel logístico de los puertos”
 - José Luís Baretino Coloma (Puerto de Gijón)
“La logística en un puerto industrial: Caso del Puerto de Gijón”
 - Rafael Farromeque (Director de ALG Andina)
“El papel de la logística portuaria como elemento diferenciador en el mercado marítimo del Pacífico Sudamericano”

- Sesión II: La integración de los puertos en las redes de físicas e informáticas:
Expositores:
 - Jesús Azpeitia (ETT Proyectos, S.L.)
“La integración del puerto en la red ferroviaria”
 - Fernando Fernández Melle (Portel Sistemas Informáticos)
“Ventanilla única portuaria”
 - Julián Villalba (CAF)
“Los puertos como un eslabón en la cadena logística”
 - Pascual Pery (TYPESA)
“Los accesos por carretera en el puerto y en las zonas de actividad logística”
 - Carlos Sagrera y Juan Diego Reyna (Ocean Pollution Control S.A.)
“Los servicios ambientales en las plataformas logísticas portuarias del Siglo XXI”

- Sesión III: Experiencias en la implantación de la logística portuaria:
Expositores
 - Leandro García (Fundación Valenciaport)
“La Zona de Actividad Logística del Puerto de Valencia”
 - Enrique Uribarri (ALATEC)
“La Zona de Actividad Logística del Puerto de Veracruz”
 - Juan Operti (Costa Oriental)
“Caso Exitoso: Uruguay y la Exportación de Servicios Portuarios – Logísticos”
 - Thierry Acca (CDB)
“Proyecto Puerto Multimodal Caucedo”



- Joao Moreira (CDB)
"Proyecto Djibouti"
- Sesión de Cierre:
 - Conclusiones y recomendaciones del Seminario
Almirante Frank Boyle, Presidente, Autoridad Portuaria Nacional del Perú

El Seminario destacó lo novedoso de la logística, pues le da a los puertos la oportunidad de trascender el tema central portuario de la transferencia de cargas, proporcionando un valor agregado a éstas, a través del suministro de otros servicios y el empleo de transporte multimodal. Se presentaron los aspectos generales del concepto de la logística, como casos específicos y experiencias exitosas. La concurrencia salió muy satisfecha del nivel de los expositores y el detalle con que fueron tratados los temas. El Alm. Boyle presentó las conclusiones y recomendaciones del seminario. Entre las primeras señaló que la política portuaria debe impulsar la función logística de los puertos con zonas logísticas ubicadas tanto dentro como fuera de las zonas portuarias; que el incremento de la eficiencia portuaria es tarea permanente en vista del crecimiento sostenido del comercio internacional asiático y puede facilitarse con la participación de los operadores globales portuarios; que los puertos deben procurarse interconexiones terrestres amplias y des congestionadas proyectándose al futuro y a sus zonas de influencia potenciando, en tanto sea factible, el uso del ferrocarril; y que los sistemas informatizados para seguimiento, seguridad y protección de las cargas y transparencia de las cadenas logísticas son fundamentales. Entre las recomendaciones destacó la realización de seminarios similares por su significativa contribución a la mejor planificación y gestión de la actividad portuaria; el empleo del mismo formato seleccionado, es decir seminario aunado a una reunión del CECIP; y la utilización del segmento web puesto a disposición por Puertos del Estado para intercambiar experiencias. Las exposiciones aparecen en la página web de la CIP: <http://www.oas.org/cip/>

3. LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS DE ARGENTINA (AGP) INCREMENTA LA SEGURIDAD Y PROTEGE EL MEDIO AMBIENTE EN EL PUERTO BUENOS AIRES

Con el objetivo de hacer del Puerto de Buenos Aires un puerto más seguro, la Gerencia de Seguridad y Control Ambiental de la Administración General de Puertos de Argentina (AGP) ha venido implementando una serie de medidas en materia de seguridad portuaria. Particularmente en el tránsito de pasajeros donde la Terminal de Cruceros "Benito Quinquela Martín" viene recibiendo cada vez más pasajeros, habiéndose producido el amarre y atención sin inconvenientes de seis transatlánticos en Puerto Buenos Aires en la temporada pasada. Ello significó que transitaran más de 14.000 personas (entre tripulantes y pasajeros) por dicha estación portuaria en el término de dos días bajo los estándares internacionales fijados por el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Las tendencias indican que cada vez será mayor el número de buques de pasajeros que arribarán a Buenos Aires.

En el caso de la protección medioambiental, la preservación y la prevención de incidentes ambientales constituyen una tarea que la Administración General de Puertos (AGP) realiza diariamente a través de las tareas de limpieza de sólidos y sobrenadantes en el espejo de agua portuario y poniendo en práctica la contención de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que puedan derramar los buques que operan en la estación portuaria.

El tratamiento de los residuos generados por los buques en la terminal de cruceros es otro tema en el que AGP, a través de su Gerencia de Seguridad y Control Ambiental pone un énfasis particular. A tales fines AGP contrata las tareas vinculadas al tratamiento y gestión ambiental de dichos residuos, consistentes en el retiro, tratamiento y disposición final en Plantas legalmente habilitadas de residuos orgánicos, peligrosos, líquidos cloacales (aguas grises/aguas negras) y residuos patogénicos.

Con estas tareas la AGP cumple con las normas vigentes, tanto las nacionales como los compromisos asumidos en el plano internacional. La AGP, estableció una Política Ambiental Empresaria según la cual las operaciones en Puerto Buenos Aires deben conducirse de manera tal de minimizar –en la medida de



las actuales posibilidades- los impactos negativos en la salud humana y el medio ambiente reconociendo la importancia de los factores ambientales, de salud y de seguridad donde exista competencia con factores económicos y controlando el cumplimiento de las normas legales sobre seguridad e higiene industrial, cumpliendo con las exigencias vigentes para proteger los recursos humanos, ambientales y los de la infraestructura portuaria

4. CENTROAMÉRICA IMPLEMENTARÁ CONVENIO SOBRE TRÁFICO MARÍTIMO

La creación de una comisión que se encargue de implementar el convenio de Tráfico Marítimo Internacional (FAL-65) en cada país centroamericano fue el compromiso de los representantes centroamericanos al concluir en Ciudad de Panamá un seminario sobre el tema. El Convenio FAL-65 busca simplificar el transporte marítimo mediante la reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionadas con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúen viajes.

El seminario fue auspiciado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para los países miembros de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (Rocram-CA) y la Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo (Cocatram).

República Dominicana, Nicaragua, El Salvador y Honduras reiteraron su compromiso de implementar el Convenio FAL-65, mientras que Guatemala, Costa Rica y Panamá se comprometieron en acelerar el proceso para su ratificación. Se señaló que la implementación del mismo es necesaria para hacer la región más competitiva ante los retos del comercio mundial, porque facilita la exportación e importación de mercaderías

5. GOBIERNO DE COSTA RICA ANUNCIA PLAN DE \$80 MILLONES PARA EL PUERTO LIMÓN

El Gobierno se comprometió ayer a impulsar un proyecto de \$80 millones para el desarrollo de la ciudad de Limón, donde se localiza el más importante puerto de Costa Rica hacia el Caribe. El dinero será para recuperar los edificios históricos, fortalecer la municipalidad y construir el alcantarillado sanitario.

El proyecto se financia de dos formas: un crédito de \$72 millones con el Banco Mundial y una contrapartida de \$8 millones que aportará el Gobierno. El préstamo para hacer realidad el proyecto llamado "Limón Ciudad Puerto" está en trámite, declaró en este puerto el ministro de Economía, Marco Vargas.

El plan del Gobierno incluye un ajuste en el modelo de administración de los puertos del Caribe, actualmente en manos de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). Vargas pidió a la junta directiva una cita para la primera reunión del 2008 para exponer las propuestas contempladas en "Limón Ciudad Puerto". "Hay un calendario para seguir en el cambio de gestión de los puertos. Hemos realizado un análisis financiero que nos va a permitir hacer una propuesta concreta para los empleados", dijo Vargas. "La meta es que Limón sea una potencia de aquí al año 2010. Todavía hay cierto temor a los cambios", dijo Wálter Robinson, presidente de JAPDEVA.

La iniciativa depende también que los 57 diputados de la Asamblea Legislativa aprueben el préstamo negociado por el gobierno. "Si tenemos la aprobación (de la Asamblea Legislativa) a finales del semestre del año entrante podríamos empezar con el desarrollo de proyectos", aseguró el Ministro. "El 18 de diciembre esperamos que se cumpla con una formalidad, presentar el documento del crédito al directorio del Banco. "Estamos seguros que estará la aprobación", agregó Vargas.



6. PREPARAN HUB INTERMODAL EN TEXAS CON IMPACTO EN MÉXICO

Las empresas ferroviarias estadounidenses Burlington North Santa Fe (BNSF) y Union Pacific (UP) trabajan en la preparación de un mega centro de distribución de carga intermodal en la zona de Fort Worth, cercano a Dallas Texas, lo que beneficiará también sus servicios de distribución no sólo en el sureste de los EE.UU., sino también hacia México. Ambas empresas compartirán espacios para el manejo de contenedores y carga general.

El desarrollo ha implicado la adquisición de 206.7 hectáreas en el sur de Dallas, en una zona muy cercana a la carretera interestatal 45 para la construcción de este centro de carga. La vía interestatal 45 conecta directamente a México con Nuevo Laredo y Piedras Negras.

Entre las firmas participantes en el proyecto están Amon G. Carter Foundation y Rob Riner Cos, quienes formaron una conversión para la primera compra y se encuentran por adquirir otras 327 hectáreas para el proyecto intermodal.

7. LA COMISIÓN EUROPEA ACONSEJA ALEJAR LOS PUERTOS INDUSTRIALES DE LA CIUDAD Y LIBERAR SUELO PARA USO URBANO

Las líneas maestras de la política portuaria europea avanzan hacia un modelo de puertos que aleje el tráfico y las actividades industriales de los núcleos urbanos. Así consta en la Comunicación sobre Política Portuaria europea de 18 de octubre de 2007 de la Comisión Europea (CE), una especie de plan de acción basado en una amplia consulta llevada a cabo entre 2006 y 2007 que establece los desafíos y necesidades del sistema portuario europeo.

En lo que a ampliaciones o desarrollo de nuevas instalaciones portuarias se refiere, la CE considera necesario «reurbanizar o alejar del centro urbano la industria portuaria y el tráfico interior correspondiente por motivos medioambientales y de seguridad». Con el espacio que se libere, dice Bruselas, «la ciudad puede prever una utilización más adecuada y adaptada a las necesidades de los ciudadanos, al transporte de pasajeros, a los cruceros, las actividades culturales e incluso la vivienda y otras actividades económicas». Destaca que los puertos deben ir hacia una «ordenación territorial más adecuada a las funciones urbanas, recreativas o turísticas».

Partiendo de la premisa de que el transporte marítimo es una alternativa económica y más sostenible al movimiento de mercancías por carretera, la Comisión Europea incide en las cuestiones ambientales y destaca que «la calidad del aire es uno de los temas de preocupación en los grandes puertos». El crecimiento sostenible de éstos impone una reducción «notable» de la contaminación atmosférica procedente de los buques y el transporte interno. La reducción en un 20% de las emisiones en el horizonte de 2020 también es de aplicación a los puertos.

Los nueve puertos más importantes del Mediterráneo concentran el 20% de los desplazamientos marítimos, frente al 30% que concentran sólo los puertos europeos de Rotterdam, Amberes y Hamburgo. Este es uno de los datos que recoge la comunicación de la CE, que dedica un apartado a la necesidad de aumentar la eficiencia en los recintos portuarios. Señala que «las nuevas innovaciones tecnológicas, como las grúas apiladoras automatizadas, las grúas pórtico sobre raíles, los terminales contenedores automatizados y los dispositivos de elevación gemelos o tándem permitirán aumentar la eficiencia de los puertos europeos».

8. REELIGEN A CHILE Y MÉXICO COMO MIEMBROS DEL CONSEJO DE LA OMI



BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

La Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres, es la responsable a nivel mundial de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques. Se ocupa además de asuntos de carácter jurídico; entre ellos la responsabilidad civil y la indemnización, y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Se constituyó por medio de un convenio adoptado bajo los auspicios de las Naciones Unidas en Ginebra el 17 de marzo de 1948 y se reunió por primera vez en enero de 1959. Su actual Secretario General es Efthimios E. Mitropoulos, de Grecia, cuyo mandato debe prolongarse hasta el 31 de diciembre del 2011.

En el marco del 25° periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI celebrada a fines de noviembre pasado se reeligió a Chile y México como miembros de su Consejo. El órgano principal y rector de la OMI es la Asamblea, integrada por los 167 Estados Miembros, cuyos representantes plenipotenciarios se reúnen una vez cada dos años. Durante el lapso que transcurre entre periodos de sesiones de la Asamblea, le corresponde al Consejo, conducir las resoluciones estratégicas adoptadas por la Asamblea.

El Trabajo técnico de la Organización es llevado a cabo por cinco Comités: Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Marino, Comité de Facilitación, Comité Jurídico, y Comité de Cooperación Técnica.

9. CUATRO CONSORCIOS INTERNACIONALES QUIEREN PARTICIPAR EN CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS ESCLUSAS DEL CANAL DE PANAMÁ

Cuatro consorcios internacionales integrados por 30 empresas de 13 países han solicitado participar en la licitación del contrato para el diseño y la construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá. Se trata de la obra principal de su proyecto de ampliación y supondrá una inversión de unos 3.000 millones de dólares.

Desde la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), señalaron que dos de esas ofertas están lideradas por empresas españolas mientras que otras dos lo están por una empresa francesa y otra estadounidense, respectivamente. Los grupos que mejor cumplan las exigencias del pliego de pre-calificación participarán en la fase de licitación del proyecto. Se les entregará un pliego de cargos (en borrador) del complejo de las nuevas esclusas y serán convocados a una reunión en enero de 2008. Se espera que el contrato final se adjudique a finales del próximo año.

Los consorcios C.A.N.A.L, Atlántico-Pacífico de Panamá, Bechtel-Taisei-Mitsubishi Corporation, y Grupo Unidos por el Canal están conformados por empresas de España, Alemania, México, Holanda, Reino Unido, Francia, Brasil, Italia, Bélgica, Panamá, EE.UU., Japón y China. Entre las empresas españolas están ACS Servicios, Comunicaciones y Energía, Acciona Infraestructuras, Sener Ingeniería y Sistemas y Sacyr Vallehermoso.

El proyecto de expansión del canal, que se desarrollará hasta 2014, persigue multiplicar por dos la capacidad de transporte de la vía hasta los 600 millones de toneladas anuales, para lo que se necesitará una inversión de más de 5.200 millones de dólares.

10. OMI: NUEVOS PASOS POSITIVOS EN LA NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL MARINA

Los asuntos medioambientales siguen cobrando una importancia cada vez más preponderante en la normativa del sector marítimo. Y van sin duda alguna a seguir aumentando su relevancia en el próximo futuro, porque la opinión pública y los gobiernos están cada vez más sensibilizados con el concepto de la sostenibilidad en todos los campos de la actividad económica.



BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

En las últimas semanas se han registrado algunas novedades de importancia en relación con varios Convenios internacionales de la OMI que aún no han entrado en vigor. Por una parte, el 21 de noviembre se registró la ratificación por Sierra Leona del Convenio sobre compensación de daños por contaminación debida a los combustibles de los buques (Bunkers 2001). Se han cumplido así las condiciones que en su momento se establecieron para su entrada en vigor, que se producirá el 21 de noviembre de 2008.

Esto se une al muy reciente cumplimiento, con la ratificación de Panamá, de las condiciones para que se aplique el Convenio sobre sistemas antiincrustantes de los buques (AFS 2001) que prohíbe las pinturas con compuestos de estaño y cuyo cumplimiento será exigible desde el 17 de septiembre de 2008. Pasan así estos Convenios a integrarse plenamente en el ya importante cuerpo de normas internacionales que regulan los aspectos medioambientales del transporte marítimo, junto con los Convenios Marpol, CLC, Fund, etc.

Hay, además, noticias de pasos adelante en otros campos conexos: en la última Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre, se ha acordado modificar el texto del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre (BWM 2004), de una forma tal que se espera anime a ratificarlo a muchos Estados que hasta ahora eran reticentes, porque su redacción podría dar lugar a una aplicación retroactiva que en general se consideraba inadecuada.

Finalmente, y de forma muy similar, en los primeros días de diciembre se ha celebrado en Londres, convocada por el gobierno del Reino Unido, una reunión intergubernamental en la que se han dado pasos positivos para facilitar la ratificación de otro importante Convenio internacional, el de compensación de daños por el transporte de Substancias Nocivas y Peligrosas de todo tipo (HNS 1996). Es esencial que los gobiernos de todos los países refuercen su apoyo a la uniformidad de la normativa internacional a través de la OMI y eviten introducir normas nacionales o regionales dispares.

11. GUATEMALA INSTALA SISTEMA DE RAYOS X EN SUS PUERTOS

Un moderno sistema de rayos X se ha implementado en los puertos guatemaltecos con la finalidad de poder verificar el tipo de mercadería de los contenedores. Según informó María Isabel Fernández, representante de la Comisión Portuaria Nacional, los puertos del Caribe contarán con un moderno equipo de rayos X para mantener un máximo control y cumplir con los estándares internacionales. Indicó que Puerto Barrios ya cuenta con el sistema desde el 3 de septiembre pasado el cual ha mostrado ser eficiente, ya que tiene una capacidad de poder inspeccionar 200 contenedores por hora. “En el cuarto de control están dos personas de la SAT, de la aduana, de la ADIPA y dos del puerto. Pasa el contenedor y toma una foto y recibe una copia del manifiesto y se pueden comparar el tipo de carga que van en el contenedor”, expresó. Por último indicó que el sistema de seguridad también cuenta con un dispositivo que permite verificar material radiactivo, el cual enciende una alarma de forma inmediata si detecta que el contenedor lleva dicho material.

La instalación de rayos X en los puertos del país permitirá a la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) incrementar la recaudación tributaria en aproximadamente Q300 millones, según estimaciones preliminares del ente recaudador. El objetivo de los rayos X es inspeccionar el contenido de los furgones, tanto en su ingreso como a su salida del país, sin necesidad de abrirlos. Las portuarias contratarán a las operadoras del equipo y vigilarán las imágenes que genere el dispositivo, las cuales compartirán con la SAT, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, Dirección de Puertos y



Aeropuertos de la Policía Nacional Civil y las aduanas de Estados Unidos, para reforzar las medidas de seguridad.

Esta iniciativa permitirá al país obtener la certificación de la Oficina de Protección de Fronteras y Aduanas de Estados Unidos de América (CBP, por sus siglas en inglés), a través del Convenio para el Proyecto de Iniciativa de Contenedores Seguros (CSI, por sus siglas en inglés). Al certificarse por la CBP las revisiones hechas en Guatemala tendrán vigencia en las aduanas de los EEUU lo que permitirá importante ahorros a los exportadores.

12. APL EMBARCA POR PRIMERA VEZ CONTENEDORES DE 53 PIES ENTRE ASIA Y ESTADOS UNIDOS

La naviera APL, que forma parte del grupo Neptune Orient Lines (NOL), ha embarcado por primera vez en una travesía marítima toda una serie de contenedores de 53', que realizan su travesía inaugural a bordo del "APL Philippines" entre Asia y Estados Unidos.

Desde la compañía, han indicado que muchos exportadores asiáticos han decidido aprovechar las ventajas económicas que supone utilizar unidades de más tamaño dentro de la ruta transpacífica. "Recibimos nuestro primer encargo de contenedores de 53' desde nuestro fabricante en China y los pusimos en servicio inmediatamente", ha explicado el vicepresidente para la ruta Transpacífica, Bob Sappio, quien ha señalado que hay "una larga lista exportadores esperando para utilizar estas unidades ya que comprenden su gran potencial en cuanto a reducción de costes y mejores tiempos de tránsito".

La naviera ha nombrado a estas unidades, que han sido embarcadas en el puerto chino de Chiwan con destino a la terminal Global Gateway South de Los Ángeles, como Ocean53. Según APL, estos contenedores de 53' pueden resistir los rigores del transporte marítimo y permiten disminuir la congestión de los puertos ya que permiten cargar más mercancías, con un menor número de unidades. Además pueden ser transferidos directamente a las líneas ferroviarias y terrestres de contenedores, una vez en Estados Unidos, sin necesidad de perder tiempo transbordando la carga. "Estamos dando un paso que creemos que mejorará la eficiencia del transporte de mercancías, reducir la congestión terrestre y permitir que nuestros clientes ahorren dinero", afirmó el director ejecutivo de APL, Ron Widdows. APL, que ofrece 60 servicios internacionales con 90 puertos de todo el mundo.

13. UNIÓN EUROPEA OTORGA 41 MILLONES DE DÓLARES PARA AMPLIAR TERMINAL DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

El grupo naviero belga Katoen Natie le propuso al gobierno uruguayo realizar una inversión adicional de U\$S 100 millones para extender la terminal de contenedores que opera en el puerto de Montevideo y ampliar su capacidad operativa en 1.400 contenedores. Por su parte, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) otorgó un préstamo de 41,6 millones de dólares a las empresas Terminal Cuenca de la Plata S.A. y Nelsury SA para su proyecto de ampliación de la terminal privada de contenedores del puerto de Montevideo. El contrato fue firmado en Amberes (norte de Bélgica) por el presidente del BEI, Philippe Maystadt, y su homólogo de Katoen Natie Group, al que pertenecen Cuenca del Plata y Nelsury, Ferdinand Huts, indicó el banco en un comunicado.

El proyecto ayudará a "desarrollar la estrategia portuaria de Uruguay y proveer al puerto de Montevideo de las facilidades necesarias para desempeñar un rol protagónico como centro regional de distribución de contenedores de mercancías", según el BEI. El proyecto consiste en el diseño y construcción de 350 metros de extensión del muelle ya existente en la terminal privada de contenedores, el dragado de un nuevo atracadero, la recuperación de alrededor de 11,5 hectáreas de tierra, el suministro de infraestructura (pavimentación, drenaje y redes de servicios) y el suministro e instalación de equipos de manipulación de



contenedores. La ampliación de la terminal debería estar operativa en la segunda mitad de 2009, agrega la información.

14. LOS ÁNGELES: DESCUIDOS EN EL MANEJO DE TÓXICOS EN LOS PUERTOS

La Environmental Protection Agency (EPA) de la Región 9 (región pacífico sudoeste) ordenó ayer a 20 compañías privadas que operan dentro de las instalaciones de los dos puertos principales de Los Ángeles que cumplan con las regulaciones federales en lo que respecta a descargas de aguas pluviales que pasan por sus instalaciones. La EPA compiló una lista de infracciones descubiertas durante varias inspecciones y auditorías llevadas a cabo a mediados de mayo.

Una orden expedida contra una de las compañías infractoras, Marine Eagle Services, que maneja cargas marítimas, alude a pozos de aceite de origen desconocido que fueron vaciados en un tambo colocado sobre un canal de desagüe lleno de desechos, manchas de aceite en el estacionamiento de los camiones, baterías abandonadas en el piso, el hecho de que varios tambos de aceite no estaban montados sobre paletas, etc.

El reporte de la dependencia federal despliega fotografías que documentan algunos de los descuidos encontrados. Una de estas, en la planta de la compañía APM, en el Puerto de Los Ángeles, muestra "manchas en el piso en una estación de lubricación desprovista de cubierta o contención"; una segunda, en Cabrillo Boat Yard, en Long Beach, "muestra motores con fugas de aceite, sin toldo". "Esos elementos químicos no han ido a parar a la bahía, el reporte habla de peligros potenciales", dijo Art Wong, portavoz del Puerto de Long Beach, que agregó que, en lo que concierne a esta instalación, los derrames a que se refiere el informe deben haber sido limpiados ya. "Regularmente hablamos con estas compañías para instruir las sobre la forma correcta de manejar esos productos para que el agua nos las arrastre al mar", dijo Wong.

La EPA es la principal dependencia federal encargada de velar por la protección del medio ambiente y los recursos naturales. Los puertos de Long Beach y Los Ángeles se encuentran entre los más activos de EEUU. El primero maneja 85 millones de toneladas al año, el segundo 160 millones de toneladas. Numerosas plantas industriales operan dentro de ambas instalaciones, entre ellas General Petroleum, Mitsubishi Cements, StarKist Foods y Cabrillo Boat Shop.

Por su parte las autoridades de ambos puertos siguen implementando el ambicioso programa para reducir la contaminación derivada de los buques y camiones. En este sentido, a partir del próximo septiembre, en ambos puertos no se permitirá la entrada de ningún camión construido antes de 1989, y en 2012, no se permitirá la entrada a aquellos camiones construidos antes de 2007. Actualmente, los puertos son una especie de "último uso" para los camiones más antiguos, para que realicen los transportes de pequeñas distancias entre los almacenes y zonas francas y los muelles. En estos dos puertos americanos, hay unos 16.000 camiones realizando estas labores, entre los cuales 2000 o 3000 son anteriores a 1989, el año en que se empezó a implantar el sistema de reducción de emisiones en camiones.

Por otro lado, otra de las iniciativas que contempla el plan de estos puertos es el de prohibir que los barcos de carga usen sus propios motores como fuente de alimentación para realizar las tareas de carga y descarga, y que en vez de quemar el combustible sin refinar de sus tanques, proporcionar la electricidad necesaria desde los muelles. Para eso se está instalando una línea de 6.000 voltios en el puerto de Long Beach.

El coste de todas estas reformas asciende a billones de dólares, por lo que las autoridades portuarias están estudiando incrementar los impuestos a los contenedores que entran en el puerto, unos 30 o 40 dólares por contenedor durante 5 o 10 años.



15. MINISTERIO DE TRANSPORTES DEL PERÚ AUTORIZA CONSTRUCCIÓN DE NUEVO PUERTO

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) autorizó hoy, mediante una resolución suprema, a la empresa Santa Sofía Puertos, perteneciente al Grupo Romero (concesionario de TISUR en Matarani), a iniciar la construcción del Terminal Portuario Punta Végueta en la provincia de Huaura (Lima) y que servirá para el movimiento de minerales.

La norma autoriza a la empresa a usar de forma temporal un área acuática y franja costera de 80.4 hectáreas, ubicada en el distrito de Végueta en Huaura, a 165 kilómetros al norte de la ciudad de Lima. El MTC explicó que el proyecto de Santa Sofía está orientado a atender no menos del 30 por ciento de los volúmenes de concentrados de minerales que se exportan desde el Terminal Portuario del Callao. El proyecto consiste en la construcción y operación de un sistema automatizado (depósitos cerrados y faja transportadora, entre otros) no contaminante, para la exportación de concentrados de minerales como zinc, plomo y cobre que provienen de los centros mineros de Ancash, Huánuco y del norte de Lima. Se indicó que el proyecto portuario de Santa Sofía entraría en operación en el 2010 y permitirá al Perú contar con terminales especializados de transporte de minerales que facilitarán la especialización del puerto del Callao en el movimiento de contenedores.

La autorización del proyecto contó con el visto bueno de la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Dirección General de Transporte Acuático del MTC. La norma señala que la empresa deberá pagar a la APN el derecho de vigencia anual correspondiente al uso del área acuática y franja costera.

16. FUERTE COMPETENCIA POR CRUCEROS EN EL CARIBE Y CENTROAMÉRICA

México empieza a enfrentar una competencia directa de Belice, Honduras, Guatemala y Panamá, entre otros países de la región, que mediante mejoras y proyectos están atrayendo a las navieras a sus puertos. St Maarten, en Antillas, ofreció reducir el costo de atraque por navío; Panamá paga a navieras para que atraquen en sus puertos, Guatemala cambió su estrategia de productos y Honduras se enfoca en bajar precios.

Mientras tanto diversas instituciones privadas de México insisten en oponerse a la decisión de cobrar un derecho de cinco dólares por pasajero que aprobara el Congreso. El costo de atraque para un barco en el país será de 70 mil dólares promedio, casi tres veces más que St Maarten, aseguró Javier Gallardo, vocero de la Asociación de Cruceros El Caribe-Florida (FACC, por sus siglas en inglés).

Alfonso Gil Díaz, director general de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, dijo desde hace casi dos años, Panamá paga a las navieras para atraer cruceros a sus puertos, estrategia que ya le duplicó el número de pasajeros. Para 2008 Panamá será puerto de embarque y desembarque de Royal Caribbean. Judith Palleiro, gerente senior de Mercadotecnia American Express Vacations, la empresa representante de la naviera en México, confirmó que Royal Caribbean ve a Panamá como parte de su estrategia en la región. Añadió que, a diferencia de México, República Dominicana ofrecerá en el 2008 la posibilidad de tomar un crucero sin trasladarse a Estados Unidos y evitar así el trámite de la visa. Además, ese país recibió del IFC, un organismo del sector privado del Banco Mundial, un financiamiento por 21 millones de dólares para que Sans Souci Ports amplíe y opere dos terminales de cruceros en Santo



Domingo. Honduras, por su parte, prepara la apertura de cuatro puertos en los próximos dos años, dos de ellos en Roatan, que serán concesionados a Royal Caribbean y Carnival Cruise, dijo Ilich Medal, agregado de Turismo de la embajada hondureña en México.

México podría ver el impacto del cobro a cruceristas en el verano próximo, cuando algunos barcos se alejen de las rutas acostumbradas, advirtió Javier Gallardo, vocero de la Asociación de Cruceros El Caribe-Florida. "Quien diga que un impuesto de cinco dólares no afecta al crucerista, porque el pasajero lo puede pagar, no conoce el mercado. Nosotros nos movemos con touroperadores, y si a ellos un dólar les impacta en los viajes, imagínate lo que serán 5 dólares", expresó. Alfonso Gil Díaz, director general de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, dijo que Puerto Chiapas y Topolobampo podrían verse afectados porque apenas inician en el negocio.

17. LAS EMISIONES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Shanghai, Singapur y Hong Kong son tres de los cinco puertos con más actividad del mundo y, según un estudio publicado recientemente en la revista *Environmental Science and Technology*, perteneciente a la Sociedad Química Americana, podrían sufrir un impacto desproporcionado a causa de las emisiones provenientes de los barcos. La percepción común sobre los grandes barcos de transporte es que realizan su actividad en alta mar, donde no afectan a nadie, pero este estudio demuestra que las emisiones provocadas por el transporte marítimo son importantes, y deben estar controladas.

Hasta un 8% del total de las emisiones de sulfuros vienen del transporte marítimo internacional, y la mayoría de barcos funcionan con combustible no refinado, que a parte de ser más barato que los combustibles completamente refinados, contamina mucho más. Esta excesiva polución en los puertos más activos indica que podría ser la causante de hasta 60.000 muertes al año y el número podría aumentar hasta un 40% en los próximos cinco años debido al aumento en la actividad marítima.

Si la industria del transporte marítimo pasara a usar combustibles refinados, la tasa de mortalidad bajaría en gran parte, pero también se podrían usar filtros para capturar las partículas más nocivas. Otras alternativas podría ser usar las fuentes de energía disponibles en el puerto en vez de mantener los motores encendidos para proveer de electricidad al barco, tal y como asegura COSCO, el mayor conglomerado de transporte marítimo Chino.

18. ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ INICIA DISCUSIÓN SOBRE LEGISLACIÓN MARÍTIMA

La Asamblea Nacional de Panamá inició la discusión de los proyectos de ley, que buscan modernizar el tratamiento que da Panamá al comercio marítimo internacional, informaron fuentes gubernamentales. Los proyectos son los de "Comercio Marítimo", "General de Puertos" y "General de Marina Mercante", importantes documentos exigidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) para ubicar a Panamá entre los países más preparados en esta materia.

Según el administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Fernando Solórzano, quien estuvo presente en la sesión de la Comisión de Comercio e Industrias de la Asamblea, la nueva legislación les permitirá ofrecer mayor capacidad para adaptarse a los competitivos requerimientos de la industria marítima internacional.

Las principales ventajas del Proyecto del Comercio Marítimo es que actualiza la terminología de la industria e incluyen artículos y materias en el código de comercio marítimo panameño. Asimismo, se regula el transporte multimodal y se recomienda aprobar las convenciones internacionales que han sido ratificadas por los principales Estados con los que Panamá tiene relaciones comerciales marítimas antes descritas.



BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

En cuanto al proyecto General de Puertos, regula en iguales circunstancias tanto a los actuales operadores como a los que en el futuro se establezcan; con iguales condiciones para todos; promoviendo un mercado abierto y sin exclusividad. También establece como principio general de que los puertos son importantes para el desarrollo de país, por tanto el Estado panameño mantiene su rol regulador del servicio que en ellos se presta, aunque se encuentren bajo administración privada.

Finalmente, en materia de dragados, establece como principio general que el Estado no asumirá el costo de efectuar el dragado capital, en los canales de acceso y dársena de maniobra, para ningún puerto concesionado, a menos que haya sido previamente pactado en el contrato-ley respectivo, y hasta por un monto determinado.

19. RÓTTERDAM SE CONVIERTE EN EL PRIMER PUERTO EUROPEO EN MOVER DIEZ MILLONES DE TEU

El puerto holandés de Róterdam se ha convertido en el primer enclave europeo en superar la cifra de los diez millones de TEU movidos en un solo año, informaron desde su Autoridad Portuaria. Róterdam movió en 1968 un total de 117.000 contenedores y superó las barreras del millón y los cinco millones de TEU en 1970 y 1997, respectivamente. Para 2020, esperan que su tráfico sobrepase ya los 25 millones de contenedores de 20'.

De otro lado, el puerto de Róterdam organizará en el mes de julio una conferencia acerca del cambio climático con el nombre de "2008 C40 World Ports Climate Conference" (http://wpcrotterdam.com/Preliminary_Programme_2008) dentro de su proyecto Róterdam Climate Initiative. En noviembre, el puerto acogió una reunión preparatoria de este congreso que, con el nombre "Puertos del mundo para un clima mejor", congregó a representantes de enclaves como los de Shanghai, Santos, Melbourne, Singapur, Tokio, Nueva York, Houston, Los Ángeles, Hamburgo, Amberes y Ámsterdam.

Por otro lado, desde la Autoridad Portuaria de Róterdam, destacaron que las autoridades aduaneras de Estados Unidos consideran este enclave como uno de los más seguros del mundo y por eso recomendaron a cerca de sesenta puertos que implementen el mismo sistema de seguridad que el recinto holandés.

20. NUEVAS AUTORIDADES PORTUARIAS AMERICANAS

Canada: Terry Batten, Senior Advisor, Port Operations, Transport Canada, E-mail: battent@tc.gc.ca

Colombia: Alvaro H. Cardona, Superintendente de Puertos y Transportes de Colombia, Superintendencia de Puertos y Transportes de Colombia, E-mail: alvarocardona@supertransporte.gov.co

Chile: Teodoro Wigodski S., Presidente de Directorio, Empresa Portuaria Puerto Montt, E-mail: twigodsk@entelchile.net

Ecuador: Tomás Leroux, Gerente General, Autoridad Portuaria de Guayaquil, E-mail: tleroux@puertodeguayaquil.com

Suriname: Charle Getrouw, Manager Operations, Suriname Ports' Management Company, E-mail: smeport@sr.net

United States: Michael Brown, Chief, U.S. Coast Guard, E-mail: michael.w.brown@uscg.mil



Venezuela: Marelvis Bastos, Gerente de Asuntos Acuáticos Internacionales, Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares, E-mail: marelvisbastos@yahoo.com

22. ACTIVIDADES PORTUARIAS

- **Segundo Curso de Gestión Portuaria**, Santo Domingo, República Dominicana, 14-25 de enero de 2008, <http://www.oas.org/cip>
- **Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria**, Punta Cana, República Dominicana, 7-10 de abril de 2008, <http://www.oas.org/cip>
- **IX Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Medioambiental en Puertos**, Santander, España, 11 mayo - 7 junio de 2008, <http://www.oas.org/cip>
- **Primera Conferencia Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria**, Manzanillo, México, 8-12 de septiembre de 2008, <http://www.oas.org/cip>
- **II Congreso Iberoamericano "Instrumentos de sostenibilidad logística y transporte intermodal"**, Ciudad de Panamá, Panamá, 6-8 de mayo de 2008, Para información, contactar: sostenibilidad@fundaport-transporte.com

Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
1889 F St., NW, Washington D.C. 20006, USA
Tel: (202) 458-3871 Fax: (202) 458-3517

E-mail: cip@oas.org
Sitio web: <http://www.oas.org/cip/>