

**Informe sobre Norma de
Gestión Ambiental para las
Marinas y Actividades
Acuáticas Recreacionales**

Marzo de 2002

Task Order No. 841
Contract No. PCE-I-00-96-00002-00

Informe sobre Norma de Gestión Ambiental para las Marinas y Actividades Acuáticas Recreacionales

Preparado por
Eric Dannenmaier
Claudia S. de Windt

Preparado para
Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, República Dominicana
USAID/Dominican Republic

Marzo de 2002

Environmental Policy and Institutional Strengthening Indefinite Quantity Contract (EPIQ)

Partners: International Resources Group, Winrock International, and Harvard Institute for International Development

Subcontractors: PADCO; Management Systems International; and Development Alternatives, Inc.

Collaborating Institutions: Center for Naval Analysis Corporation; Conservation International; KNB Engineering and Applied Sciences, Inc.; Keller-Bliesner Engineering; Resource Management International, Inc.; Tellus Institute; Urban Institute; and World Resources Institute

Índice

I.	Consideraciones Generales	3
II.	El Proceso	3
III.	Título.....	3
IV.	Preámbulo	4
V.	Objetivos Específicos (sección 1.2).....	4
VI.	Alcance (sección 2).....	4
VII.	Definiciones(sección 3)	5
VIII.	Principales impactos ambientales de las marinas (sección 4).....	7
IX.	Disposiciones referentes a las fases de diseño e instalación (<i>sección 5</i>)	8
X.	Disposiciones referentes a la fase de operación (sección 6).....	8
XI.	Medidas y prácticas de manejo recomendadas (sección 7)	9
XII.	Permisos, seguimiento y control (sección 8)	9
XIII.	Estructura Alternativa	9
Anexo I.	Presentación—Normas para marinas: Una visión global protección para los inversionistas y la zona costera.....	11
Anexo II.	Lista de Participantes en Seminario del 25 de Julio del 2002.....	18

I. Consideraciones Generales

La norma contiene principios básicos que son elementales en la regulación de este tipo de actividad, por lo que el borrador constituye un buen punto de partida. A modo general, ofrecemos los siguientes comentarios.

La norma comienza con una introducción histórica y con antecedentes de la regulación que no deben ser tan amplios en este tipo de normas, pues aunque esta práctica es usual en muchos países, se presta a confusión y afecta la claridad de la norma. Sugerimos, hacer una selección de los elementos esenciales de esta introducción e incluirlos como “considerandos” de la norma o como parte del cuerpo de la misma, si es necesario para contribuir a la claridad.

Asimismo, a nivel nacional para evitar conflictos de leyes y de jurisdicción debe coordinarse con las demás autoridades competentes y los instrumentos legales–regulatorios en vigor. A nivel Internacional debe coordinarse con los distintos tratados de los cuales la República Dominicana es signataria y que han sido ratificados por el Congreso Nacional.

Por otro lado, la norma debe ser un poco más clara en sus directrices y no simplemente mencionar prácticas. El borrador contiene una gran cantidad de detalles que hacen que sea complicado para el ente regulado. En este sentido, sugerimos una estructura alternativa para simplificarlo y facilitar el cumplimiento de la norma en el futuro. Los detalles de esta estructura se encuentran descritos en la sección 13 de este informe.

Notamos, que a lo largo del borrador se utilizan muchas abreviaturas que no han sido claramente definidas en la sección de definiciones. Asimismo, el uso de terminología en inglés no es aconsejable, pues las normas por lo general deben ser en el idioma del lugar donde serán aplicadas. A continuación, comentarios más específicos de cada una de las secciones del borrador analizado.

II. El Proceso

El proceso de trabajo de esta norma, debido a todos los factores ecológicos, económicos, sociales y culturales que entre otros deben ser tomados en consideración en la misma, debe ser un proceso dinámico, abierto y participativo. La participación de los distintos sectores involucrados, en particular las comunidades afectadas e interesadas cuyos intereses deben ser balanceados (por ejemplo: vecinos, pescadores, usuarios de las playas etc.), es esencial para el éxito en la futura aplicación de la norma. Sugerimos analizar de forma extensiva y minuciosa los comentarios recibidos de los participantes en el seminario del 25 de julio del 2002, pues los mismos pueden ser muy enriquecedores al proceso y la norma en sí.

III. Título

Esta norma no regula el uso de embarcaciones recreacionales–deportivas, ni el impacto ambiental a causa del uso inadecuado de las mismas. Por lo tanto el título debe ser modificado, o la norma debe ser ampliada, de manera que se incluyan disposiciones que regulen las actividades de las embarcaciones deportivas, tales como zarpe y atraco, navegación deportiva, zonas

permitidas, etc.... Así mismo, en este último caso deben definirse y clasificarse los tipos de embarcaciones deportivas.

IV. Preámbulo

Sugerimos colocar los elementos de esta sección después de los “considerandos”, como **Vistas** las leyes:, **Vistas** las resoluciones..., **Vistos** los convenios Internacionales... Es importante enumerar todas las leyes, resoluciones y convenios relevantes que han sido tomados en consideración en la redacción de la norma.

Por ejemplo a nivel nacional el decreto número 112-95 que declara de alto interés nacional la efectiva protección de las playas del país y de la red arrecifes que lo rodea y a nivel internacional podemos citar la Convención de Cartagena para la protección y desarrollo del medio marino en el gran caribe. (Res. Congreso 359-98,15/07/98), en especial sus protocolos sobre derrames y SPAW (Áreas especialmente protegidas y vida salvaje). Pueden ver más ejemplos, en la presentación que figura como anexo I del presente informe.

V. Objetivos Específicos (sección 1.2)

El literal a) de esta sección dispone, determinar las condiciones mínimas requeridas durante el proceso de evaluación de impacto ambiental para la obtención del Permiso o Licencia Ambiental. Sin embargo, somos de la opinión que deben incluirse en estos objetivos las condiciones para mantener la licencia.

VI. Alcance (sección 2)

Esta sección se refiere al ámbito de aplicación de la norma. Dentro de este espectro, se incluye entre otras toda marina o facilidad para el atraque de embarcaciones de uso recreativo, privada o pública, con capacidad para diez (10) o más embarcaciones o cualquier facilidad donde se atraquen botes para alquiler. Entendemos que en general el criterio utilizado para determinar el alcance de la norma (literales a – h) debe ser revisado, tomando en consideración los objetivos de la norma y el marco legal regulatorio vigente. Asimismo, consideramos que el hecho de que las embarcaciones sean privadas o de alquiler no afecta en cuanto al alcance de aplicación de la norma, pero si es relevante que las facilidades sean para el atraque de embarcaciones públicas, pues este tipo de facilidad tradicionalmente es regulada por otras normas. Adicionalmente, debe incluirse en la sección de “Definiciones”, una definición completa de marina que reúna las características que pretenden ser reguladas y que sea consistente con los conceptos y la clasificación de puertos en este caso de la Ley 3003.

Por otro lado, esta sección, indica que la normativa regulará las estaciones de expendio de combustibles en los muelles, los talleres de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones recreacionales. En este sentido, consideramos necesario revisar el marco jurídico nacional pues es costumbre que estas actividades estén reguladas por reglamentos de operaciones y servicios portuarios o que regulen los astilleros navales.

A modo general, reiteramos que es muy importante verificar que los aspectos a ser regulados por la norma no creen conflictos con otros instrumentos vigentes.

VII. Definiciones(sección 3)

Nos parece importante unificar todos los conceptos que aparecen en la norma en la sección destinada a definiciones, que debe encontrarse al inicio de la norma. Lo anterior en razón de que hay algunos conceptos que figuran en la normativa que se definen a lo largo de la misma o no se definen, por ejemplo: Sistemas de bombeo de aguas residuales fuera del bote (sección 5.15 literales a –d), PMAA (6.2), barreras de petróleo, almohadillas, almohadones (sección 6.13).

Asimismo, debe haber cierta uniformidad entre las definiciones que figuran en la norma y las que figuran en la Ley 64-00.

Como hemos mencionado anteriormente, en esta sección, debe incluirse una definición completa de marina que reúna las características que pretenden ser reguladas y que sea consistente con los conceptos y la clasificación de puertos, en este caso de la Ley 3003. Nos tomamos la libertad de sugerir la siguiente:

“Marina”: Conjunto de instalaciones portuarias no naturales de carácter privado y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo deportivas ”

Aconsejamos sustituir las siguientes definiciones del borrador, por las definiciones dadas a dichos términos en la Convención de Biodiversidad (CBD) ratificada por el Congreso de la República Dominicana en fecha 25 de noviembre de 1996 y que citamos a continuación de las del borrador:

3.3 Biodiversidad: conjunto de todas y cada una de las especies de seres vivos, de genes, paisajes y hábitat en todas sus variedades.

CBD: “Biodiversidad” se entiende por Biodiversidad, variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otras cosas, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas.

3.1 Hábitat: territorio en que una especie o un grupo de especies encuentran un complejo uniforme de condiciones de vida a la que están adaptadas.

CBD: “Hábitat” se entiende hábitat, el lugar o tipo de ambiente en el que existen naturalmente un organismo o una población.

En adición, sugerimos agregar los siguientes términos, también definidos por la CBD:

“**Ecosistema**” se entiende un complejo dinámico de comunidades vegetales, animales y de microorganismos y su medio no viviente que interactúan como una unidad funcional.

“**Utilización sostenible**” utilización de componentes de la diversidad biológica de un modo y a un ritmo que no ocasione la disminución a largo plazo de la diversidad biológica, con lo cual se

mantiene las posibilidades de ésta de satisfacer las necesidades y las aspiraciones de las generaciones actuales y futuras.

De la misma manera, sugerimos revisar algunas definiciones del borrador, por ejemplo: Cascos, Embarcadero, Rampas de botes o rampa de botadura y Línea de costas. Lo anterior en razón de que dichos conceptos pueden ser definidos por otros instrumentos legales vigentes en el país como por ejemplo: el reglamento 1673 de Prestación y Servicios Portuarios de la República Dominicana y la Ley 305.

También, sugerimos agregar la siguiente definición extraída de la Ley 30003 sobre Policía de Puertos y Costas

Recintos portuarios: incluyen todos los muelles, atracaderos, superficies de terrenos, anexos, depósitos, almacenes, edificios de cualquier naturaleza erigidos en ellos, así como también las explanadas, patios de depósitos, calles y calzadas interiores, instalaciones interiores, instalaciones aéreas o subterráneas de energía eléctrica y alumbrado, instalaciones de alcantarillado y verjas o muros que delimiten tales recintos con las calles, calzadas u otros bienes de uso público o de propiedad privada.

Así mismo, sugerimos agregar las definiciones de cabotaje, pilotaje, operador portuario, usuario y concesionario, del reglamento 1673 de Prestación y Servicios Portuarios de la República Dominicana y del Reglamento 309–98 para el otorgamiento de concesiones portuarias.

La definición de motos de agua, no es necesaria pues en el borrador este término no es utilizado, por lo tanto sugerimos eliminar dicha definición y agregar la siguiente definición:

Embarcaciones deportivas: Son aquellas embarcaciones de uso deportivo–recreacional que cumplen ciertas condiciones de seguridad y han sido debidamente registradas ante la comandancia de puertos de la Marina e Guerra. Estas a su vez pueden ser clasificadas en:

- A. *Embarcación Deportiva de Alta Mar:* Aquélla cuyo diseño, características técnicas y equipamiento la hacen apta para la navegación de alta mar y posee además, acomodaciones interiores apropiadas y suficientes para todos sus tripulantes, en viajes oceánicos de larga duración. Incluye los yates y las lanchas deportivas de alta mar.
- B. *Embarcación Deportiva Costera:* Aquélla cuyo diseño y equipamiento la hacen apta para dirigirse de un punto a otro del litoral, en navegación costera. Incluye los yates y las lanchas deportivas costeras.
- C. *Embarcación Deportiva de Bahía:* Aquélla cuyo diseño y equipamiento la hacen apta para navegar exclusivamente en aguas protegidas; tales como puertos, bahías, caletas, ríos y lagos. Incluye los yates y lanchas deportivas de bahía, jet ski y motos de agua.

Ofrecemos estas definiciones a título de sugerencia, sin embargo consideramos oportuno verificar si la Comandancia de Puertos de la Marina de Guerra utiliza otras clasificaciones.

VIII. Principales impactos ambientales de las marinas (sección 4)

Consideramos que los impactos descritos en esta sección son importantes, pero los mismos deben ser incorporados a la sección en el borrador que se refiere a los permisos, seguimiento y control, con el siguiente texto:

De conformidad con los literales 1 y 18 del artículo 41 de la Ley General del Ambiente, los proyectos de marinas requieren de una evaluación de impacto ambiental.

Los proyectos sujetos a esta norma deberán cumplir con este requisito conforme al procedimiento para Evaluación de Impacto Ambiental del Reglamento del Sistema de Permisos y Licencias Ambientales y los siguientes factores serán tomados en consideración:

(Lista literales a–h artículo 4 borrador).

En adición a los requisitos de impacto ambiental, basándonos en experiencias de otros países, sugerimos la adopción de un sistema de clasificación que complemente el sistema nacional de áreas protegidas y cualquier otra clasificación existente de la zona costera existente. Un ejemplo de este tipo de sistema es la siguiente clasificación por ubicación que podría ser considerada en las propuestas para obtención de permisos para marinas:

Clase I: Areas especiales,

Clase II: Zonas ecológicas importantes,

Clase III: Zonas históricas y económicas importantes,

Clase IV: Otras Zonas (no incluidas en las clases anteriores u otras clasificaciones).

La construcción de marinas en áreas clase I, debe estar completamente prohibida. Estas áreas comprenden aquellas que pertenecen al sistema Nacional de Areas Protegidas y que han sido enumeradas en los artículos 33 y siguientes de la ley general, así como las áreas protegidas de la zona costera que han sido clasificadas por otras leyes, normas o políticas, como por ejemplo las identificadas por la Secretaria en la sección II de su informe de octubre del 2001, al proyecto UPEP–CAR/RCU: Gestión Ambiental para el Manejo Integrado de Cuencas Hidrográficas y Areas Costeras en Pequeños Estados Insulares del Caribe¹.

La construcción de marinas en áreas clase II, se presume prohibida, a menos que el solicitante demuestre que el área en cuestión no es una zona ecológica importante o no reúne ciertas características especiales.

Las propuestas para construcción de marinas en áreas incluidas dentro de la clase III, deben indicar que el lugar es un lugar de importancia histórica o económica y el otorgamiento del permiso será a discreción de la Secretaria que a la vez podrá condicionar el mismo.

¹ Fuente: [www.cep.unep.org/programmes/amep/GEF-IWCAM/Dom%20Republic/A5- Seccion%202%20\(Reporte%20Final\).doc](http://www.cep.unep.org/programmes/amep/GEF-IWCAM/Dom%20Republic/A5- Seccion%202%20(Reporte%20Final).doc)

Asimismo, a título de referencia, la información de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO), sobre ordenación pesquera de la República Dominicana actualizada a Octubre del 2001². Esto en razón, de que dicha información contiene una clasificación de la zona costera de la República Dominicana, así como de los lugares de desembarco.

IX. Disposiciones referentes a las fases de diseño e instalación (sección 5)

Sería conveniente que el título de esta sección se incluya como un subtítulo en la sección 8, destinada a permisos, seguimiento y control, que se lea de la manera siguiente:

Requisitos Adicionales a los establecidos en el Sistema de Permisos y Licencias Ambientales, referentes al diseño e instalación de marinas:

En adición a los requisitos establecidos por el reglamento para la obtención de un permiso o licencia ambiental sujeta a las condiciones de los artículos 41 y siguientes de la Ley General del Ambiente, todo proyecto de marina deberá cumplir con los requisitos siguientes, sin perjuicio de cualquier requisito adicional impuesto por otras autoridades competentes o que determine la Secretaria de Estado de Medio Ambiente:

(Enumerar lista sección 5 del borrador)

Es necesario revisar los requisitos para las marinas con estaciones de expendio de combustible, pues puede ser que esta actividad se encuentre regulada por el Reglamento 1673 de Prestación de Servicios Portuarios.

El numeral 5.20 de esta sección debe ser revisado para que este requisito sea consistente con RAMSAR, a razón de que la República Dominicana es signataria de este tratado y el mismo fue ratificado por el Congreso del país.

En el numeral 5.22, debe ser eliminada la sustitución de hábitats.

Debe incluirse como requisito que los procesos de dragado, serán supervisados y en casos necesarios condicionados por la Secretaria.

Es necesario señalar que en esta sección del borrador no se incluyen medidas de monitoreo, ni control de la contaminación para la fase de construcción de los proyectos.

X. Disposiciones referentes a la fase de operación (sección 6)

Esta sección debe titularse condiciones necesarias para operación de los proyectos. Asimismo, debe indicarse en esta sección que el responsable de cumplimiento con estos requisitos es el operador portuario o el concesionario. El cumplimiento con estos requisitos debe ser obligatorio

² Fuente: <http://www.fao.org/fi/fcp/es/dom/body.htm>

para la conservación de las licencias y el no-cumplimiento de los mismos debe estar sujeto a las sanciones establecidas en los artículos 183 y siguientes de la ley general.

En el numeral 6.11 de esta sección hace referencia a la señalización de los muelles, por lo que se hace necesario indicar que el concesionario será responsable de cumplir con los requisitos de pilotaje obligatorio para las embarcaciones que por ley o por el tipo de navegación así lo requieran, así como con los de la señalización adecuada de los ecosistemas.

El numeral 6.12 se refiere al procedimiento a seguir en casos derrame en marinas con estaciones de expendio de combustible, en este sentido también se hace necesario señalar que el procedimiento para derrames es indispensable en cualquier proyecto, sin necesidad de que haya estaciones de expendio en el mismo. En cuanto a los derrames, es importante, tomar en consideración los procedimientos y mecanismos de ayuda en caso de emergencias, establecidos para los países del Gran Caribe por el Convenio de Cartagena. Esto también, debe ser tomado en cuenta en la sección 6.25

Adicionalmente nos parece que faltan mecanismos de implementación y plazos para los monitoreos y controles durante la fase de operación de las marinas ya instaladas.

XI. Medidas y prácticas de manejo recomendadas (sección 7)

En esta sección de recomendaciones, existen algunos aspectos que deben ser requisitos y hacerse obligatorios, por ejemplo, la evaluación del hábitat, la prohibición de uso de hábitats que hayan sufrido impactos previamente, manejo de desperdicios, de desechos y la señalización para las embarcaciones.

XII. Permisos, seguimiento y control (sección 8)

Como ya hemos mencionado, deben agregarse a esta sección los subtítulos indicados en párrafos anteriores. Adicionalmente, en esta sección debe referirse a los operadores o concesionarios portuarios, en lugar de a los promotores de proyectos nuevos de marinas o cualquier tipo de instalación que abarca la presente norma.

En el numeral 8.3 de esta sección, en adición a la Marina de Guerra, la Autoridad Portuaria debe agregarse “ni del cumplimiento con los requisitos de estudio de impacto ambiental, bioconservación y factibilidad económica establecidos en el Reglamento 309–98 sobre concesiones portuarias”.

XIII. Estructura Alternativa

Como mencionamos en la sección de este informe destinada a consideraciones generales, la redacción y las directrices en la norma deben ser simples y claras de manera que la norma sea de fácil comprensión y cumplimiento.

Debe quedar absolutamente claro el lineamiento, política o criterio a utilizar en la regulación de los proyectos. Consideramos que la política debe ser que tanto los proyectos nuevos como las

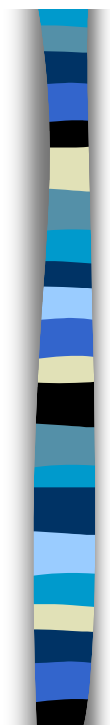
marina existentes deben contar con un permiso o licencia ambiental y esta disposición debe ser congruente con el Sistema Nacional de Permisos y Licencias Ambientales.

La construcción de marinas sin permiso o licencia debe estar absolutamente prohibida, debido a la naturaleza de los ecosistemas que podrían verse afectados por este tipo de proyecto. La estructura debe incluir permisos para los proyectos nuevos, las facilidades existentes y para cualquier modificación significativa a estos últimos.

El concepto de cambios o modificaciones significativas debe ser definido en la sección dedicada a definiciones, por ejemplo podría decirse que cambios significativos son aquellos que pueden aumentar la capacidad de la marina y el tráfico de embarcaciones, así como exponer al ecosistema o hábitat a mayores riesgos de impacto ambiental.

Finalmente, reiteramos que la estructura planteada debe hacerse consistente con el Sistema Nacional de Permisos y Licencias Ambientales. Es decir si no es obligatorio un permiso o licencia para este tipo de proyecto debe hacerse obligatorio tanto en la norma como en el reglamento para licencias y permisos.

Anexo I. Presentación—Normas para marinas: Una visión global protección para los inversionistas y la zona costera



Normas para marinas:
*Una visión global protección para los
inversionistas y la zona costera.*

*Eric Dannenmaier, Claudia S. de Windt
Foro Interamericano de Derecho Ambiental (FIDA)
Organización de Estados Americanos(OEA)
Instituto Tulane para derecho y políticas ambientales*




Norma para marinas: *Una visión global*

- *Area difícil de regular, interface con con otras áreas.*
- *La zona costera contiene ecosistemas productivos y grandes reservas de biodiversidad interdependientes.*
- *Su reglamentación constituye una parte integral del plan nacional para el desarrollo sostenible de la costa.*
- *Implica el equilibrio entre elementos ecologicos, sociales, culturales, económicos y de gobernabilidad.*
- *Debe ser un proceso dinámico con coordinación a nivel nacional (local) y regional.*



A nivel nacional es necesario coordinar:

- Disposiciones Constitucionales
- Compromisos Internacionales.
- Disposiciones legales sobre impacto ambiental (Ley 64-00)
- Areas Protegidas
- Leyes sobre puertos y costas, por ejemplo:
 - Policia de Puertos y Costas(Ley 3003),APD (Ley 70), Reglamento servicios portuarios (Reg.1673), concesiones (reg. 309/98)
 - Zona contigua y mar territorial (Ley 186 de 1967, ley 573 de 1977)
 - Contruccionen en la Costa (Ley 305 de 1968)
- Disposiciones legales sobre ruidos
 - Ley 64-00, Norma ambiental prevención y control de ruidos.
- Políticas turísticas.
 - Secretaria de Estado de Turismo, resoluciones.
- Disposiciones legales pesca, por ejemplo:
 - Ley de Pesca 5914, control de desechos en zonas costeras para protección flora y fauna marina.



A nivel regional y multilateral es necesario coordinar, por ejemplo con:

- **MARPOL 73/78** y sus reglamentos (Res. Congreso 247, 1988).
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Res. Congreso 542,22/08/72).
- Convenios Internacionales sobre responsabilidad Civil y para prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos y sus anexos (Res. Congreso 419,30/08/76) .
- **Cartagena**, protección y desarrollo del medio marino en el gran caribe. (Res. Congreso 359-98,15/07/98)
 - Protocolos sobre derrames,
 - SPAW (Areas especialmente protegidas y vida salvaje)
- **RAMSAR**
- **CBD**



Retos técnicos

- **Ecosistemas sensibles: inversión en potencial riesgo.**
 - *Corales*
 - Claridad, estabilidad en temperatura y salinidad del agua.
 - Incremento en erosión, riesgo daños por tormentas.
 - *Flora marina (algas y hierbas)*
 - Desequilibrio puede afectar asentamiento de sedimentos y claridad del agua, condiciones esenciales para subsistencia corales.
 - *Manglares*
 - Papel importante en: asentamiento de sedimentos, filtro de nutrientes que mantienen claridad del agua; prevención de erosión, rompe olas en huracanes, tormentas y corrientes fuertes. Prevención daños por tormentas.



Retos técnicos

- Conservación dinámica hídrica. Balance ecosistema acuifero.
- Daños por dragado.
- Control riesgo daños por tormentas.



Retos terrestres

- Acceso a la costa
 - Peatonal/vehículos de motor
- Servicios
 - Agua, Combustible
 - Aceites usado, desechos sólidos y sustancias peligrosas.



Retos en desarrollo de la política

- La mayoría de los gobiernos que desarrollan normas para marinas se enfrentan a interrogantes sobre política:

1. *Internacional*
2. *Nacional*
3. *local*



Retos en cuanto política internacional

Como integrar entre otros, por ejemplo con:

- *MARPOL 73/78 y sus reglamentos.*
- *Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos y sus anexos.*
- *Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por contaminación al medio marino por Hidrocarburos.*
- *Convenio de Cartagena, protección y desarrollo del medio marino en el gran caribe.*
- *RAMSAR*
- *CBD*




Retos en cuanto política nacional

- Estrategia nacional para el desarrollo sostenible de la zona costera.
- Coordinación de autoridades e instrumentos legales existentes.
- Participación ciudadana esencial.
- Impactos en la zona costera
- Impacto en la protección contra tormentas y huracanes.
- Tamaño de los proyectos (grandes, medianos, pequeños)

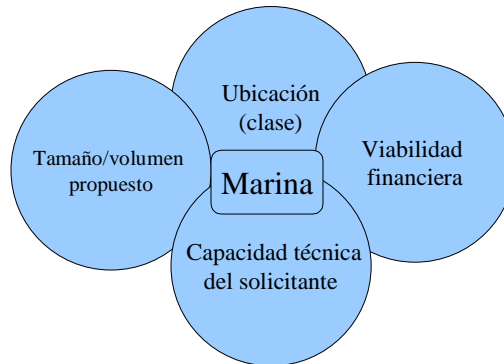


Retos en cuanto política nacional

- Impactos de la construcción en áreas donde no existen marinas naturales. (Drageo, movimiento en las aguas, etc....)
- Viabilidad financiera del proyecto.
- Control y prevención de corrupción.
- A un nivel más local, impacto en comunidades que dependen de los recursos existentes.



Una Marina consistente con buenas prácticas ambientales debe contener los siguientes elementos:



El marco legal típico para marinas incluye:

- Clasificación de áreas
 - Algunas más protegidas que otras (por supuesto)
- Sistema de evaluación de impacto ambiental (para proyectos nuevos y cambio en operación)
- Estudio de plan financiero y de negocios.
- Audiencias públicas.
- Permisos condicionales, por ejemplo:
 - Restricciones de ubicación, horas o tamaño.
 - Planes de emergencia.

Anexo II. Lista de Participantes en Seminario del 25 de Julio del 2002

Participantes reunión de trabajo Normas de Gestión Ambiental para Marinas Deportivas y Recreacionales, Subsecretaria de Gestión Ambiental

25 de julio del 2002

Harry Raymond
Gerente Administrativo
Deep Down Discovery
Cofresí Puerto Plata
Tel. 970-3373
Fax.970-3376

Juan Carlos Morales
Deep Down Discovery
Cofresí Puerto Plata
Tel. 970-3373
Fax.970-3376

Asistente
Grupo Punta Cana
Punta Cana Resort
Carretera Higuey
221-2262
959-2001

Gerente Corporativo
Grupo Punta Cana
Punta Cana Resort
Carretera Higuey
221-2262
959-2001

Angel Tirado
Asistente Vice-Presidente
Central Romana
La Romana
Tel. 556-8513
Fax.550-6804

Zacarías Ceara
Encargado de Manejo Costero
Subsecretaria de Recursos Costeros
SEMARN
Tel.732-4988

Frank Ringelhann
Asistente de Administración
Marina Tropical
Luperón
Tel.970-7534
Fax.970-7528

Lic. Santiago A Toribio
Asistente Técnico Control
Subsecretaria de Recursos Costeros y Marinos
SEMARN
Tel.849-0559

Coronel Diuber Polanco
Director Operaciones
APORDOM
Haina Oriental
Tel.539-7008
Fax.539-7008

Enrique Ramírez
Presidente
ECODE
Marina Salinas/Bayahíbe
Ave. San Martín No.122
Tel. 565-1360
Fax.565-0125

Mónica Almonte
Arquitecto
Marina Salinas, S.A.
Porfirio Herrera No.4, Piantini.
Tel. 567-2211
Fax. 567-7603

Michel Sigowin
Promotor
Marina Tropical
Luperón
Tel.571-8013
Fax.970-7528

Ana C. Roques
Abogado
Plaza Merengue
Tel.472-0626

Juana Rodríguez
Biologo
Conservación Recursos Costeros/Marinos
C/39 Este, Los Jardines
Tel.472-3888

Gustavo Mena
Consultor Jurídico
SEMARN
Ave. Tiradentes, Edificio La Cumbre.
Tel.567-4300

Marcia Beltré
Técnico-Biologo
Conservación Recursos Costeros/Marinos
C/Arzobispo Nouel No.261, Zona Colonial
Tel. 687-0543

Guarocuya González
Encargado de Seguimiento
SEMARN
Tel.567-4300
Fax. 540-7561

Jean Alexis Garrigó
Abogado

Rosemary Capellán
Enc. Departamento de Regulación
SEMARN
Tel.567-4300
Fax. 540-7561

Olga Luciano
Directora Planificación
SEMARN
Plaza Merengue
Tel.472-1194
Fax.472-1198

Lic. Maricelis Tejada
Administradora
Plaza Marina APD
Miguel Barceló
Tel.598-2083
Tel.598-2123
Fax.598-2083

Salvador Montás
Asesor Técnico
Autoridad Portuaria Dominicana
Río Haina Puerto
Tel.254-3636

Salvador E. Montas Reynoso
Asesor Técnico
Autoridad Portuaria Dominicana
República Dominicana
Tel.: (809) 539-5402
Fax: (809) 539-1706
E-mail: semr@tricom.net