



**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO DEL
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN
MESOAMÉRICA.**

**Informe Alcance 3 – Versión Final
Diseño Institucional y Modelo de Gestión**

Panamá, Junio de 2013



Acrónimos y Abreviaturas

AHCORENA	Asociación Hondureña de Compañías Representantes Navieros
AMP	Autoridad Marítima de Panamá
AMP	Autoridad Marítimo Portuaria de El Salvador
APB	Autoridad Portuaria de Belice
APENN	Asociación Nicaragüense de Productores y Exportadores de Productos No Tradicionales
APEX	Asociación Panameña de Exportadores
APORDOM	Autoridad Portuaria Dominicana
ANRD	Asociación de Navieros de la República Dominicana
ASONAV	Asociación de Navieros de Guatemala
ATI	Asociación de Transportistas Internacionales
B/L, Bill of Lading	Conocimiento de Embarque
CADEXCO	Cámara de Exportadores de Costa Rica
CAFTA	Tratado que busca la creación de una zona de libre comercio entre: Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, República Dominicana, Guatemala, Honduras y Nicaragua
CMP	Cámara Marítima de Panamá
CANACO	Cámara Nacional de Consolidadores de Carga y Afines de Costa Rica
CANATRAC	Cámara Nacional de Transportistas de Carga de Costa Rica
CATRACHO	Cámara de Transporte de Carga de Honduras
CAUCA	Código Aduanero Uniforme Centroamericano
CEI	Centro de Exportaciones e Inversiones de Nicaragua
CEPA	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador
CEPAL	Comisión Económica para América latina y el caribe
CIP/OEA	Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COEXPORT	Corporación de Exportadores de El Salvador
COMITRAN	Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica
CONVEMAR 1982	Convención Internacional del Derecho del Mar
CONVENIO SAR	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos
CONVENIO COLREG 72	Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes
CONVENIO FAL 65	Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional
CONVENIO MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques
CONVENIO SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
CONVENIO STCW	Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar
CPN	Comisión Portuaria Nacional de Guatemala
CSA	Caribbean Shipping Association (Asociación de Navieros del Caribe)
CUTMA	Consejo de Comités de Usuarios del Transporte de Colombia
CUTMC	Consejo de Comités de Usuarios del Transporte Centroamericanos
CUTRIGUA	Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala
DGTA	Dirección General de Transporte Acuático de Nicaragua
EDI	Electronic Data Interchange; o Intercambio Electrónico Datos,



ENP	Empresa Nacional Portuaria de Honduras
EPN	Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua
FECAEXCA	Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica
FECAMCO	Federación Centroamericana de Cámaras de Comercio
FECATRANS	Federación Centroamericana de Transporte
FETRACANIC	Federación de Transportistas de Carga de Nicaragua
FNH	Ferrocarril Nacional de Honduras
FPX	Federación de Agroexportadores de Honduras
JAPDEVA	Junta de Administración para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica de Costa Rica
MICIVI	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica
MTI	Ministerio de Transporte e Infraestructura de Nicaragua
OMI	Organización Marítima Internacional
OPRC 1990	Convenio de Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos
PROYECTO MESOAMERICA	DE; Dirección Ejecutiva CT•s Comisiones Técnicas ON´ s Oficinas Nacionales
REGLAS DE HAMBURGO	Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo internacional de Mercancías
ROGRAM	Red Operativa de Cooperación Regional de Administraciones Marítimas de Sudamérica
ROGRAM-CA	Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México
SOPTRAVI	Secretaria de Obras Públicas Transportes y Vivienda de Honduras,
SUA 1988	Convenio sobre la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima
TLC	Tratado de Libre Comercio
UNCTAD	Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo,
USUARIOS	Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre de Centroamérica

Glosario de Términos

Aviso de Presencia &Quo	Notificación que efectúa el software cuando existe una conexión en un momento determinado fijado previamente
Password	Contraseña
Servicios &Quot	Estado de los servicios informáticos en un momento determinado fijado previamente
Tipos de Plataformas informáticas	Sistema para la gestión en red de información multimedia y geoespacial orientada a grupos sociales que trabajan en entornos virtuales distribuidos <ul style="list-style-type: none"> o Plataforma de Chat o Plataforma Novell o Plataforma Unix o Plataforma Linux



ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
1. RESUMEN Y CONCLUSIONES.....	1
2. IDENTIFICACIÓN DE ACTORES RELEVANTES.....	4
2.1 Normativa legal y decretos reglamentarios	4
2.1.1 Belice	4
2.1.2 Colombia	6
2.1.3 Costa Rica	10
2.1.4 El Salvador.....	12
2.1.5 Guatemala	15
2.1.6 Honduras	18
2.1.7 México	24
2.1.8 Nicaragua	27
2.1.9 Panamá	38
2.1.10 República Dominicana.....	41
2.1.11 Comentarios Generales del Análisis Legal	45
2.2 Convenios Internacionales	48
2.2.1 Convenios OMI:	48
2.2.2 Situación de los Convenios ONU	50
2.3 Tratados de Libre Comercio	51
2.3.1 Tratado de libre comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América.....	52
2.3.2 TLC de México con Centroamérica.	53
2.3.3 TLC de Colombia con Centroamérica.....	54
2.3.4 Acuerdo Marco de Cooperación entre la Comunidad Europea y las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá	54
2.4 Rol y Participación de los Actores Relevantes	55
2.4.1 Sector Gubernamental	56
2.4.2 Autoridades Portuarias.....	57
2.4.3 Sector Privado	58
3. DISEÑO DEL MECANISMO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA E INCENTIVOS A LOS GENERADORES DE CARGA.....	60
3.1 Introducción	60
3.2 Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica.....	61
3.3 Diseño de un Modelo de Negocio de TMCD	62
4. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN APLICADA	66
5. TALLERES DE VALIDACIÓN Y DIFUSIÓN.	73
6. PLAN DE ACTIVIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO TMCD	88
ANEXO 1: AUTOPISTAS DEL MAR EN EUROPA	91



ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 5-1: Participantes en Taller de Difusión	78
Cuadro 6-1: Plan de Actividades para el Desarrollo del Servicio TMCD.....	89

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 5-1: Inauguración del Taller	82
Figura 5-2: Presentación de INECON	83
Figura 5-3: Vista de Mesas de Trabajo y Facilitadores.....	83



INFORME ALCANCE 3: DISEÑO INSTITUCIONAL Y MODELO DE GESTIÓN

1. RESUMEN Y CONCLUSIONES

En este documento se presenta el Informe Alcance 3 relacionado con el Diseño Institucional y Modelo de Gestión de un servicio TMCD en Mesoamérica, el cual se encuentra estructurado en sus capítulos de acuerdo con lo indicado en los Términos de Referencia del estudio.

La primera versión de este Informe se entregó en el mes de octubre de 2012 y la segunda en el mes de enero de 2013; la presente versión contiene el desarrollo de esta etapa del estudio con el avance hasta la fecha, como así también las propuestas, conclusiones y recomendaciones resultantes de los talleres de difusión del proyecto TMCD, realizados en Managua los días 9 y 10 de abril de 2013.

Para la propuesta de un modelo de negocio aplicable a un sistema TMCD, se han desarrollado los siguientes procedimientos y análisis correspondientes:

- Recopilación y Evaluación de los antecedentes provenientes de las decisiones gubernamentales que se han generado en la región, para la implementación del Programa de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) para Mesoamérica.
- Evaluación del catastro general de las normativas legales y reglamentarias que rigen los diferentes sectores que inciden en el sistema marítimo portuario y de transporte multimodal, de los países integrantes del Programa Mesoamérica.

Al efecto, sobre la materia se procedió a la revisión de las normativas de leyes y decretos reglamentarios, teniéndose especial consideración tanto en la normativa que favorece la implementación del Sistema, como en aquella que la dificulta. Así también, los tratados de libre comercio y/o acuerdos de cooperación económica, suscritos entre los países integrantes de Mesoamérica o algunos de ellos, con terceros países de la región y del mundo, tales que facilitan el comercio entre los países que los suscriben.

En esta investigación de recopilación normativa, se ha puesto énfasis en identificar los tipos de organismos que participan, clasificándolos en

normativos, de administración y de control respectivamente, con sus correspondientes alcances y atribuciones, como así también su orientación para establecer políticas de transporte marítimo, transporte multimodal y operaciones portuarias.

Por otra parte, se identificaron los actores relevantes a considerar para el proyecto TMCD, entre los que podemos mencionar:

- Sector Gubernamental:
Corresponde a este sector, la estructura del proyecto Mesoamérica, su relación con los gobiernos de los distintos países miembros y su relación con otros organismos existentes en la zona.
- Autoridades Portuarias:
En este sector se incluye el sistema portuario que forma parte de la infraestructura de los diferentes países, con la administración, operación y desarrollo asociado a cada uno de ellos.
- Sector Privado:
En este sector se incluye a todos los actores que de alguna manera participan directamente en la actividad marítimo portuaria, las empresas importadoras y exportadoras, las empresas de transporte marítimo y de transporte terrestre, las empresas prestadoras de servicios a las naves y a las cargas, como actividades y prestaciones de servicios relacionadas con la carga, los camiones y las naves respectivamente.

De los análisis desarrollados en este informe se concluyó que la mejor manera de desarrollar el sistema de transporte marítimo TMCD en Mesoamérica era aprovechando el marco de la institucionalidad vigente de este acuerdo de integración. También se propuso desarrollar un plan piloto que facilitara un proceso de licitación de servicio.

Como resultado de la ejecución de los talleres de difusión en Managua se concluyó lo siguiente:

- a) Hubo una favorable acogida a utilizar el marco de la institucionalidad vigente del proyecto Mesoamérica para llevar adelante el TMCD.
- b) El TMCD se debe sustentar por si solo, sin el concurso de subsidios de los estados miembros.

- c) El TMCD debe ser complementario con el transporte terrestre.
- d) Las compañías navieras prefieren una estructura de transporte marítimo basada en naves portacontenedores, más que las del tipo Ro-Ro, dada la facilidad de operación, intercambio, transferencia y consolidación de cargas que representan los contenedores. Sin embargo, manifestaron la necesidad que se proporcione la información base del comercio intra mesoamericano en la zona. Asimismo manifestaron que un marco jurídico claro en la materia ayuda a impulsar los tráficós entre los países de Mesoamérica.
- e) Es necesario un mejoramiento continuo de la infraestructura y servicios de fiscalización y control.
- f) La propuesta de plan piloto no tuvo buena acogida, considerándose que en vez de eso se debe impulsar un Plan de Acción que contenga las diferentes actividades a ejecutar, tales como:
- El potencial aumento de volúmenes de cargas de Zonas Libres.
 - Documento que presente las aprobaciones necesarias sobre el marco regulatorio para el proyecto de servicio TMCD, a presentar a la reunión ampliada de Presidentes de los estados miembros.
 - Difusión del resultado del proyecto a los actores relevantes.
 - Promover la discusión y análisis entre empresas de transporte terrestre y transporte marítimo del tipo de nave (contenedores, Ro-Ro) a fin de establecer un servicio integral, multimodal con colaboración y entendimiento entre las partes en los diferentes países.

A partir de estas conclusiones se ha preparado un Plan de Actividades para la implementación del proyecto TMCD, incluyendo las de tipo institucional, de promoción, de administración, fiscalización y control y las operativas. Estas actividades incluyen su descripción, nivel zonal de su ejecución, estimación de plazo de desarrollo, y métrica de medición de su cumplimiento.

2. IDENTIFICACIÓN DE ACTORES RELEVANTES.

En este capítulo se presenta un análisis de los antecedentes de los siguientes aspectos:

- Normativa legal y decretos reglamentarios
- Tratados de Libre Comercio y convenios internacionales
- Actores relevantes

2.1 Normativa legal y decretos reglamentarios

A continuación, para cada uno de los países miembros del proyecto Mesoamérica, se presenta un detalle de los principales aspectos normativos relacionados con los conceptos de transporte marítimo de cabotaje, de cabotaje regional e internacional, como así también los relacionados a la protección de bandera para la flota mercante nacional, y otras materias relacionadas con los puertos, su infraestructura y operación como eslabones de la cadena logística integral.

2.1.1 Belice

Belice posee un sistema legal e institucional especial, el cual sigue las normas del "Common Law" inglés, donde es de especial interés, tener presente la "Imperial Laws Act" (Legislación Imperial del Reino Unido) que constituye la normativa de aplicación general a todos los países Miembros de la Mancomunidad de Naciones.

Estas normas que han sido actualizadas al año 2000, determinan todas las leyes y normas vigentes en el Reino Unido de Inglaterra e Irlanda del Norte, incluido Belice, estableciendo en ellas las derogaciones, o modificaciones, que pudieren aplicarse a la legislación Imperial actual.

En cuanto a las Autoridades intervinientes y que tienen jurisdicción sobre las materias propias del Proyecto, se encuentra la Dirección de la Marina Mercante Internacional de Belice, organismo que depende del Ministerio de Finanzas de dicho país y funciona dentro de la estructura central de su administración, siendo el área más destacable, el Registro Marítimo denominado "IMMARBE" que es la "International Merchant Marine Registry of Belize"



Junto a lo anterior se encuentra la Autoridad Nacional Portuaria, ente generado por la "Belize Port Authority Act" (Ley de la Autoridad Portuaria de Belice) contenida en el Capítulo 233 del compendio de leyes nacionales y actualizadas a diciembre del año 2000.

Esta entidad es administrada por un Directorio formado por diversos Ministros y presidida por el Ministro de Finanzas, cuyas atribuciones son las siguientes:

- Operar los puertos de orden público.
- Regular y controlar la navegación.
- Mantener y regular los servicios portuarios.
- Proveer los servicios de Pilotaje y de señalización marítima.
- Ejercer las obligaciones y funciones relativas a los buques y la navegación.
- Definir los deslindes de los recintos portuarios.
- Otorgar los permisos para la construcción y ampliación de los puertos.
- Establecer las regulaciones generales para los puertos y en especial para los puertos privados.

En esta evaluación, ha sido importante considerar la "Maritime Area Act" (ley de las áreas marítimas), contenida en el Capítulo II del Compendio correspondiente y que establece la normativa sobre las delimitaciones de las áreas marítimas, tales como el mar territorial, las líneas bases, las aguas interiores, y la zona económica exclusiva, contemplando todos los derechos que el país posee en dichas áreas.

Asimismo establece, los conceptos de paso inocente de los buques y las actividades prohibidas de ser ejecutadas en las áreas predeterminadas y finalmente, ella regula todas las materias que dicen relación con las cartas de navegación.

Esta normativa establece las áreas jurisdiccionales de los Tribunales y las normas correspondientes al arraigo o retención de buques.

Otra de las leyes de interés para el desarrollo del Proyecto, dice relación con la "Harbours and Merchant Shipping Act" (ley de Puertos y Marina Mercante) establecida en el capítulo 234 del compendio y actualizada al año 2000.

Esta normativa otorga al Ministro de Finanzas, las facultades para la supervisión, administración y control de todos los puertos e instalaciones



costeras del país, incluidos asimismo, los faros, boyas, balizas y otras señalizaciones marítimas, establecidas dentro del mar territorial.

Al respecto, este Ministerio puede:

- Emitir regulaciones para el control, preservación e inspección de la señalización marítima de todos los puertos.
- Designar y controlar a los Capitanes de Puertos.
- Imponer sanciones.

Dentro de los otros organismos, que se deben tener en consideración, en el esquema económico de Belice, se destaca el Servicio de Comercio, Inversión y Desarrollo, "BELTRAIDE, The Trade and Investment Development Service".

Este organismo autónomo tiene entre sus facultades, las de promover el desarrollo de un marco regulador, para la búsqueda de la eficiencia y buen funcionamiento tanto del comercio como de la inversión en el país, pudiendo establecer las propuestas de políticas destinadas al cumplimiento de estos objetivos.

2.1.2 Colombia

En este país el organismo superior es el Ministerio de Comercio Exterior, regido bajo la Ley 7 del año 1991, quién es el ente jurisdiccional, con facultades de expedir las normas por las cuales habrá de regularse el Comercio Internacional del país, para apoyar y facilitar la iniciativa privada y la gestión de los distintos agentes económicos en las operaciones de comercio exterior.

Entre sus funciones, es importante citar la facultad de analizar, evaluar y recomendar, la expedición de medidas específicas y la realización de proyectos encaminados a facilitar el transporte nacional e internacional y el tránsito de pasajeros y mercancías de exportación e importación, teniendo en cuenta las normas sobre reserva de carga, a las cuales deban sujetarse las empresas de transporte internacional de carga que operen en el país.

En estas materias, también es necesario destacar el Decreto Ley 2350 del año 1991, el cual definió la estructura orgánica del Ministerio de Comercio Exterior y creó la Dirección General para el Desarrollo del Intercambio y la Subdirección de Instrumentos de Promoción y Apoyo al Comercio Exterior; siendo ésta última la que tiene entre sus funciones, la de participar en coordinación con las

entidades públicas competentes, en el diseño de recomendaciones tendientes a la formulación de una política integral de los servicios de apoyo al comercio exterior.

Las normas que se generen al respecto, deberán señalar expresamente que cuando se trata de recomendaciones políticas relativas al transporte de bienes de importación y exportación, las materias se deberán analizar en coordinación con el Ministerio de Transportes y con la Superintendencia de Puertos y Transportes creada por el Decreto 1016 del año 2000.

Esta Superintendencia, en su condición de organismo de control, adscrito al Ministerio de Transportes, posee los siguientes objetivos:

- Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.
- Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación de servicios de transporte.
- Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.
- Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.

Por su parte el Código de Comercio de Colombia, fue establecido por el Decreto Ley 410 del año 1971, y en su Libro Vº, denominado de la Navegación y del Comercio Marítimo, en el cual se tratan esencialmente las materias que se relacionan con el Transporte Marítimo.

El Código define, que expresamente considera como actividades marítimas, todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo, pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, que se encuentren relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con los de investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma continental.

El Código también establece que en las empresas nacionales marítimas, de carácter comercial, la participación, directa o indirecta, de capital perteneciente a personas extranjeras, no podrá exceder del cuarenta por ciento del total vinculado a dichas empresas.

En estos temas, para los efectos del Proyecto TMCD, se considera necesario tener presente las siguientes definiciones que estipula el Código:

- **Transporte Combinado:**
El Término Transporte Combinado se define, señalando que es aquel, en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte.
- **Transporte Multimodal:**
El Transporte Multimodal se define, como la conducción de mercancías que se efectúa por dos o más modos de transporte, desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo su custodia o responsabilidad, hasta otro lugar designado para su entrega al destinatario, en virtud de un contrato único de transporte.
- **Transporte de Cabotaje.**
El Transporte de Cabotaje se define, como aquel que consiste en el tráfico especial que se hace por mar entre los puertos habilitados de la República con productos nacionales o extranjeros nacionalizados.

En materias de reservas de cargas marítimas, es importante señalar que éstas se regulan por medio del Decreto 994 del año 1966 como asimismo por el Decreto 501 del año 1990.

Estas normas señalan que se reserva a los buques o naves de bandera colombiana y asimilada, únicamente el cincuenta por ciento (50%) del Transporte de la carga general de importación, que se movilice en las rutas asignadas por la Dirección General Marítima y Portuaria, DIMAR.

El cincuenta por ciento (50%) restante, es enteramente libre y podrá ser transportado a elección exclusiva del importador o usuario en cualesquier buque de bandera nacional o extranjera, sean o no asimilados.

Con todo, los buques de bandera colombiana y los buques asociados a dicha bandera, podrán participar dentro del cincuenta por ciento (50 %) no reservado, bajo las reglas de la libre competencia.



Además, se fija en diez por ciento (10%) el porcentaje de reserva de carga para la carga a granel de importación, que se movilice en los servicios asignados por DIMAR.

Para las mercancías de importación de los sistemas especiales de importación y exportación, de que tratan los artículos 172 a 179 del Decreto-ley 444 del año 1967, las mercancías destinadas a zonas francas industriales, de conformidad con los Decretos 1471 y 1472 del año 1986, el papel periódico con destino a los medios informativos escritos y las importaciones menores conforme las define el Decreto 2666 del año 1984, fija asimismo en cero por ciento (0%) el porcentaje de carga reservada.

En relación a las cargas de exportación de Café, se reserva a los buques o naves de bandera colombiana y asimilada, el transporte de únicamente cincuenta por ciento (50%) de café verde (excelso) de exportación, que se movilice en las rutas asignadas por DIMAR. Esta reserva será del cero por ciento (0%) para el café procesado (productos industriales del café, que incluyen café tostado, soluble, extractos líquidos y café liofilizado).

Se deja constancia que el porcentaje de la reserva de exportación de café, deberá ser cumplido por el exportador en relación con cada una de las rutas que utilice, según hayan sido asignadas por la Dirección General Marítima y Portuaria de conformidad con los artículos 5° y 6° del Decreto 2451 del año 1986.

Asimismo, la normativa establece que a solicitud del exportador o comprador, la Dirección General Marítima y Portuaria, DIMAR, podrá exonerar de reserva de carga, el transporte de determinadas exportaciones de café, cuando las condiciones de negociación del comprador así lo exijan, pero mediando el concepto favorable de la Federación Nacional de Cafeteros.

En relación a la preferencia de transporte de los armadores nacionales, no obstante lo dispuesto en este Decreto, en relación con las cargas de importación de los sistemas especiales de importación y exportación de que trata el Decreto-ley 444 del año 1967, los usuarios del servicio de transporte estarán en todo caso obligados a solicitar oferta de servicios a los armadores colombianos autorizados para el transporte de tales cargas, y siempre estará obligado el importador colombiano a contratar el transporte con los armadores nacionales si éstos ofrecen condiciones económicas y de oportunidad, iguales o mejores a las de los armadores extranjeros.

En cuanto a exportaciones de carbón y petróleo, cuando el exportador asuma la responsabilidad del transporte marítimo, o incluya en el precio de venta el transporte, estará obligado a solicitar oferta de servicios a los armadores colombianos autorizados para el transporte de tales cargas, estando en todo caso obligado el exportador colombiano, a contratar el transporte con los armadores nacionales, si éstos ofrecen condiciones económicas y de oportunidad iguales o mejores a las de los armadores extranjeros.

2.1.3 Costa Rica

En Costa Rica el órgano superior que ejerce su jurisdicción sobre el transporte y los puertos es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, reestructurado por medio de la Ley N° 4786 del 5 de julio del año 1971.

Su ámbito de operaciones considera materias tales como, construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país, planes cooperativos, regular y controlar el tránsito, construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales, controlando el transporte aéreo, controlar y regular el transporte ferroviario, regular y mejorar el transporte marítimo.

Dentro de sus facultades jurisdiccionales se destacan las siguientes:

- Determinar el orden de prioridades en materia de construcciones viales, portuarias y aeroportuarias.
- Planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos.
- Colaborar con las Municipalidades en la conservación de los caminos vecinales.
- Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto.
- Regular, controlar y vigilar el tránsito, sus consecuencias ambientales y el transporte por los caminos públicos.
- Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexos.
- Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones, por medio de un Consejo Técnico de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estime convenientes.

- Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares.
- Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.
- Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte.
- Planificar, construir, mejorar y conservar obras de defensa civil, para controlar inundaciones y otras calamidades públicas.
- Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República. Estudiar, investigar y laborar sobre aspectos geográficos, hidrográficos y de otra índole, que sean complemento de esas funciones.

En su estructura se deben destacar, tanto la Dirección General de Transporte Marítimo, como la División de Puertos, conformada por las antiguas dependencias de Obras Portuarias y Transporte Acuático, excluyéndose de esta División lo relacionado a Obras Fluviales, las cuales mediante Decreto Ejecutivo No.29547-MOPT, de fecha 6 de junio del año 2001, pasó a denominarse División Marítimo Portuaria, conformada por las Direcciones de Gestión, Infraestructura y de Navegación y Seguridad.

Por otra parte, dicha estructura considera dentro de sus funciones jurisdiccionales las siguientes:

- Coordinar con la Dirección de Planificación Sectorial la formulación de políticas de desarrollo marítimo y portuario.
- Coordinar con el Consejo Directivo la elaboración y cumplimiento de la política integral multimodal.
- Mantener una relación constante y un enlace, con los Organismos Internacionales y Regionales relacionados con la actividad Marítimo y Portuaria (UNCTAD, CEPAL, OMI, COCATRAM, COMITRAM).
- Fiscalizar los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos dedicados a la enseñanza de las actividades propias del subsector marítimo.
- Coordinar la ejecución de las políticas y acuerdos que tome el Consejo Directivo Nacional en asuntos propios de su competencia.
- Dictar las políticas, normas y procedimientos para el diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de los puertos, así como las concernientes a la seguridad y explotación del transporte acuático.



- Ejercer control, para que las obras portuarias que se realicen por administración y por contrato, se ajusten a las normas y especificaciones establecidas.
- Dirigir las funciones de diseño y supervisar la construcción por contrato de las obras portuarias.
- Promover la creación y desarrollo de la Marina Mercante Nacional, en procura de una eficaz captación de cargas y servicios eficientes, operados bajo bandera nacional.
- Establecer y vigilar el cumplimiento de las políticas para mejorar la capacidad de la Marina Mercante Nacional, en concordancia con los intereses del país, tratados, convenios internacionales, acuerdos bilaterales vigentes o los que para tal efecto se suscriban.
- Aprobar las tarifas justas y razonables de fletes y servicios de transporte acuático, basadas en costos reales y rendimientos adecuados y controlar su aplicación.
- Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida en el mar.
- Autorizar y supervisar la construcción de buques y todo tipo de embarcaciones en los astilleros nacionales.
- Dictaminar sobre la concertación, adhesión y ratificación de convenios internacionales sobre el transporte marítimo.

Finalmente, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene los objetivos de velar técnica y jurídicamente, porque las obras portuarias se planifiquen, diseñen, construyan y conserven, según las normas técnicas vigentes, así como que los sistemas y servicios de transporte acuático sean eficientes y seguros, en términos económicos, ambientales y sociales.

Por otra parte el Código de Comercio de Costa Rica, considerado en la Ley 3284 del año 1964 no consigna normativas relativas al comercio marítimo y sólo regula el Contrato de Transporte, ya que la normativa pertinente se encuentra inserta en la Ley de Marina Mercante y Cabotaje del año 1958.

2.1.4 El Salvador

En este país es el Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, el organismo rector del sistema marítimo portuario, sin perjuicio que la Ley General Marítimo Portuaria, consagrada en el Decreto Legislativo 944 del año 2003, al crear la Autoridad Marítima Portuaria, le transfiere a ella todas las facultades de control.

La citada Ley tiene como finalidad, la regulación de las actividades relacionadas con promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, así como también la vigilancia en asuntos relativos al mar, y al ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales del país.

Es importante destacar que estas disposiciones, que contienen normas sobre las naves, la Autoridad Marítimo Portuaria, el Registro de Naves, y otros, no poseen estipulaciones sobre reservas de cargas o restricciones a la navegación de cabotaje o al transporte marítimo en general.

Quedan comprendidos en las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, todas las relaciones jurídicas vinculadas a la actividad marítima y portuaria. A falta de disposiciones de derecho marítimo portuario en la citada Ley y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

En especial, estarán comprendidas dentro del ámbito de aplicación y competencia de la Autoridad Marítimo Portuaria, entre otras las siguientes actividades:

- Las instituciones y entidades estatales que ejerzan competencias relacionadas con dicha autoridad, incluyendo dentro de ese contexto el desarrollo de actividades de apoyo, vinculantes o conexas con la referida autoridad.
- Todas las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, que desarrollen actividades marítimas portuarias.
- Los actos relacionados a las actividades marítimas portuarias de los buques, en razón de la propiedad de éstos, sean nacionales o extranjeros, en cuanto a la ley aplicable.
- Las actividades vinculadas a los puertos, terminales marítimos e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y administración, así como la prestación de servicios a los buques y a las cargas.
- La planeación, programación y ejecución de las acciones correspondientes a la promoción, operación y desarrollo de los puertos y terminales; y
- La administración de la zona de desarrollo portuario.

La Ley sólo excluye de su jurisdicción a la Fuerza Naval, rama permanente de las Fuerzas Armadas, que se rige por sus propias Leyes, Reglamentos y

disposiciones especiales, de conformidad a lo que le ordena la Constitución de la República.

Antes de las reformas, la Marina, ejercía sus funciones básicamente como estado de abanderamiento, estado rector del puerto y estado ribereño para la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación de los mares.

Sin embargo, durante el año 2003, dentro del proceso de reorganización del sector y con la dictación del D.L 994 del año 2002, denominado Ley General Marítimo Portuaria, se constituyó la Autoridad Marítimo Portuaria de El Salvador, y por tanto la mayoría de las funciones ejercidas por el Ministerio de Defensa Nacional, y que estaban en el ámbito administrativo comercial, se fueron transfiriendo paulatinamente a la jurisdicción de la AMP, quedando ello consagrado en los Decretos Reglamentarios, que la AMP dictó durante el año 2007, incluidos el Reglamento de Recepción y Zarpe de Naves y el Reglamento de Practicaje y Remolcaje, que eran las funciones más habituales que desempeñaban las Capitanías de Puerto.

Esta ley, considera entre su temática disposiciones tales como:

- Las definiciones del contrato de carga general
- El contrato de fletamento
- El contrato de remolque
- El contrato de fletamento por viaje
- La infraestructura portuaria
- Los intereses marítimos
- Los servicios portuarios
- El transportador
- La creación del ente regulador, constituido por la Autoridad Marítimo Portuaria

Por otra parte, la Autoridad Marítimo Portuaria tiene entre sus competencias Institucionales, las siguientes:

- 1) Fomentar el desarrollo de las actividades marítimas y portuarias de conformidad a la normativa establecida en la Ley.
- 2) Elaborar y proponer ante las autoridades superiores, políticas públicas relacionadas con las actividades marítimo portuarias.
- 3) Fiscalizar, supervisar y controlar, todas las actividades de transporte marítimo y las portuarias de El Salvador.

En relación con el Proyecto TMCD, es importante considerar que la Ley define al Transporte Multimodal, como aquel que se realiza utilizando dos o más medios de transporte, sean éstos marítimos, aéreos o terrestres, realizando el viaje bajo la responsabilidad de un único transportador, denominado transportista multimodal, y amparado bajo un único documento de transporte.

Por su parte el Código de Comercio, establecido por medio del Decreto Legislativo 2 del año 1970, solo contiene normas sobre el contrato de transporte terrestre y no regula las operaciones del sector marítimo, las cuales se incorporan a la supervigilancia de la Autoridad Marítimo Portuaria, en la forma antes indicada.

2.1.5 Guatemala

En este país, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV- es el encargado de formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país, al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo, a las obras públicas, a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología, y a la política de vivienda y asentamientos humanos.

Este Ministerio fue creado el 24 de agosto del año 1971, con el nombre de Ministerio de Fomento, por el Decreto N° 14 y posteriormente, el 17 de agosto del año 1999, el CIV se reglamenta con el Acuerdo Gubernativo 520-99, convirtiéndose en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

El Ministerio es el ente rector que dirige, reglamenta y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda; ejecutando políticas y estrategias, para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la nación, contribuyendo a mejorar la competitividad a través del ejercicio de una administración y controles eficientes.

Este organismo es una entidad modelo de la gestión pública, rectora del desarrollo de la infraestructura del Estado, ejerciendo un acompañamiento efectivo en el desarrollo de los sectores ya identificados, como soportes del crecimiento de la economía nacional; además de ser un eje del desarrollo integral de los guatemaltecos, a través de la promoción y facilitación para el

acceso universal a la tecnología de la información, las comunicaciones y la vivienda.

Dentro de sus competencias, le corresponde:

- La formulación de políticas y el cumplimiento del régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.
- El Control del uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas.
- El control del espacio aéreo.
- El control de las obras públicas.
- La elaboración de las estrategias para integrar al país, con servicios acorde al desarrollo social y económico, contribuyendo a mejorar la competitividad a través del ejercicio de una administración y control eficiente.
- El proponer para su aprobación y ejecución, los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.
- El ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.

Por su parte es el Código de Comercio, aprobado por el Decreto Legislativo N° 2 del año 1970, el que se refiere fundamentalmente, al contrato de transporte por mar, y a su vez, define el concepto de Transporte Combinado, y lo diferencia del Transporte Multimodal, el cual establece que es el transporte de mercancías que se realiza por la utilización combinada de dos o más modos de transporte, amparados por un solo documento de transporte y bajo la responsabilidad de un Operador de Transporte Multimodal.

Sin perjuicio de lo anterior, se ha detectado que existe una dispersión de las normas sobre las materias que afectan al Proyecto TMCD, por lo que es importante considerar, que el Gobierno de Guatemala ha diseñado en el año 2009, un Proyecto de Ley Portuaria Marítima, en el cual se conceptualiza la visión de que en la cadena logística del comercio y la distribución física nacional o internacional, el transporte marítimo y los puertos son elementos fundamentales.

Este proyecto de Ley Portuaria Marítima, se basa en los siguientes principios principales:

- Libertad de participación en las actividades marítimas y portuarias.



- Libertad de acceso a los servicios.
- Libertad y lealtad de la competencia.
- Contribución al aumento de la competitividad del comercio exterior.
- Coordinación interinstitucional.
- Descentralización de los servicios portuarios y marítimos.
- Adecuada coordinación, regulación y control de las actividades marítimas y portuarias
- Seguridad integral, física, ambiental y laboral, en los puertos y terminales.

Este Proyecto fue ejecutado mediante un concurso internacional, llamado por la Comisión Nacional Portuaria, y se encuentra en su etapa de estudio y definición.

En estas materias, es necesario tener presente que durante el año 2001 a través del Ministro de la Defensa Nacional, se creó la Dirección de Asuntos Marítimos, dentro de la organización de la Secretaría General de dicho Ministerio.

Estas reformas establecen que la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala, ejerce las funciones de la defensa marítima del Estado, de la salvaguarda naval y del ejercicio de la autoridad marítima en los espacios acuáticos soberanos y jurisdiccionales del Estado.

En esta calidad tiene en tiempos de paz, la misión de:

- 1) Salvaguarda Naval (Policía naval).
- 2) Disuasión.
- 3) Presencia naval.
- 4) Diplomacia naval.
- 5) Defensa civil y apoyo humanitario.
- 6) Dentro de estas funciones de debe destacar que las operaciones de control del mar, comprenden todas las operaciones realizadas para la obtención del dominio de los espacios acuáticos de la República.

La misión de éste organismo fue la de darle a la Marina, la categoría y función de Autoridad Marítima, como organismo encargado de hacer cumplir la legislación marítima en los espacios acuáticos nacionales, sean estos soberanos o jurisdiccionales.



Esta designación fue comunicada a la OMI, en el sentido que el Gobierno de Guatemala designaba al Ministerio de la Defensa Nacional, como el ente ejecutor de los Convenios Internacionales emitidos por dicha organización.

2.1.6 Honduras

En este país, el organismo rector del sistema de transportes es la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), entidad cuya misión es planificar, gestionar, normar y ejecutar proyectos y programas de Infraestructura, Transporte y Vivienda, que contribuyan a un desarrollo integral socioeconómico de la población, optimizando los recursos asignados con eficiencia, eficacia y transparencia.

Dentro de sus proyecciones, su misión está orientada, a ser la institución líder que impulse y garantice la inversión pública y privada, para el desarrollo y modernización de la infraestructura, transporte y vivienda del país, acciones que deberá ejecutar en forma coordinada y comprometida, a fin de dar respuesta a las necesidades de la sociedad.

A esta Secretaría de Estado, está adscrita la Dirección General de Transporte Marítimo, que es el ente encargado de formular los principios y valores del sector y se constituye en la Autoridad Marítima de Honduras.

La Autoridad Marítima, está orientada a ser una administración de servicios marítimos competitivos a nivel mundial, implantando un modelo profesional y moderno de administración, tal que permita desarrollar las diferentes actividades, promoviendo e impulsando de manera coherente e integral, las diversas funciones del sector marítimo, consolidándose como un pilar del desarrollo económico del país.

Cabe dejar constancia, que este país cuenta con un Registro Abierto de Naves con condiciones competitivas, basadas en los lineamientos de la Organización Marítima Internacional.

En relación al Código de Comercio, se debe dejar en claro que él no trata los temas que dicen relación directa con el Proyecto TMCD, y señala expresamente que las regulaciones sobre el contrato de transporte que el Código regula, solo son aplicables al transporte terrestre, al aéreo y al fluvial y lacustre, pero no al contrato de transporte marítimo, por lo cual las normas

sobre este último contrato se encuentran contenidos en la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional y en el Reglamento de Transporte Marítimo.

Es el Decreto No. 167-94, dictado con fecha 4 de noviembre del año 1994, el que constituye el texto que establece la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de Honduras.

Esta normativa tiene siete Títulos, los que regulan las siguientes materias:

I) En el Título I, las Disposiciones Generales; los Objetivos y Alcances de la Ley y de las Actividades Marítimas, asimismo define los Tipos de Navegación.

En esta normativa se establece que son actividades marítimas las relacionadas con las siguientes materias:

- La señalización marítima.
- El control y ordenamiento del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- Las acciones que realicen las naves nacionales y extranjeras.
- Las acciones que realicen los artefactos navales.
- La navegación marítima.
- El transporte marítimo.
- La utilización, protección y preservación de los litorales.
- La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar
- La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios de remolque portuario; así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
- El salvamento marítimo.
- La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en las zonas sujetas a la soberanía de Honduras o más allá de éstas.
- La colocación de cualquier tipo de estructuras, fijas o no, en el suelo o en el subsuelo marino
- El servicio de pronóstico de las condiciones del clima y de las prevalecientes en el mar.
- Los rellenos, dragados, u otras obras de ingeniería oceánica.
- Los astilleros y construcciones navales.
- La inspección técnica y operativa de buques, operaciones y mercancías.
- El control de situación de abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho.
- El cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional relacionadas con la protección civil en el mar.

- La investigación científica marina.
- Los otros usos o aprovechamiento del medio marino.
- La formación profesional de la gente del mar y del personal de tierra o, en su caso, la certificación de tal formación, de conformidad con lo prescrito en el Convenio Internacional STCW
- Las demás actividades marítimas análogas a las anteriores.

En cuanto a los tipos de navegación la Ley establece diferencia entre navegación interior, de cabotaje, exterior y de tráfico internacional.

Define la Navegación Interior como la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores hondureñas. A su vez, estipula que Navegación de Cabotaje, es la que no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados dentro del territorio nacional.

Señala que Navegación Exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos del territorio nacional y zonas sujetas a la soberanía de un tercer Estado. La Navegación de Tráfico Internacional, es la que habitualmente se efectúa por buques nacionales en aguas jurisdiccionales de terceros países.

Desde otro aspecto define la navegación, como regular y no regular, siendo la Navegación Regular, la que está sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas. La Navegación no Regular señala que es la que no cumple los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

II) En el Título II, trata de los buques y artefactos navales, del concepto y clases de los mismos, de las partes integrantes de ellos, de las pertenencias y accesorios de los buques, de los elementos de identificación de los buques, de la seguridad e inspección de los Buques, de la Identificación de la gente de mar y de los certificados de competencia, de la arribada forzosa y de la navegación de cabotaje.

En esta normativa se considera que debe entenderse por buque civil, cualquier embarcación mayor de cinco (5) toneladas netas de registro, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

En relación a los artefactos navales señala que es, toda instalación que no estando construida para navegar, cumple en el agua funciones auxiliares o de



apoyo a la navegación tales como diques, grúas, plataformas flotantes y otras similares o sirve para la extracción de recursos del suelo o del subsuelo marino.

Clasifica a los buques en mercantes, oficiales o del Estado y de guerra. Como así también los distingue entre buques mayores, menores y nacionales o extranjeros.

Describe que los buques están compuestos por sus partes integrantes, sus pertenencias y accesorios, destacando que las partes integrantes son el casco, las máquinas y motores principales y auxiliares y los demás elementos que no pueden ser separados de aquel sin menoscabo de su propia realidad.

En relación a los elementos de identificación de los buques, estipula que ellos se distinguirán por su Patente de Navegación, su nombre, el lugar de la matrícula, el arqueo o capacidad, la persona natural o jurídica nacional o extranjera que sea su propietario, y el pabellón, que será el signo exterior que acredita la nacionalidad del mismo.

En relación a la seguridad e inspección de los buques, establece la periodicidad de cuándo deben ser examinados por un inspector calificado, debidamente designado por la Dirección General de la Marina Mercante, organismo que determina el sentido y alcance de las inspecciones tanto ordinarias como extraordinarias.

También determina que la Dirección General de la Marina Mercante, es el órgano facultado para otorgar los correspondientes Certificados de Seguridad y de Prevención de contaminación.

Así también establece que la Libreta de Identificación, es el documento que probará el nombre y apellido, lugar de nacimiento, edad, imagen física, nacionalidad y demás características propias de la personalidad del marino; en tanto que, el Certificado de Competencia establecerá su profesión y capacidad técnica.

En cuanto a la navegación de cabotaje con finalidad mercantil, señala que ésta queda reservada a los buques mercantes hondureños y que excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes hondureños o no se encuentren disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante Nacional podrá autorizar que buques mercantes

extranjeros, en particular de nacionalidad centroamericana, puedan prestar servicios de cabotaje en Honduras.

III) El Título III, corresponde al Registro de Buques, el cual como se ha señalado es un registro abierto.

La normativa establece los procedimientos para el Registro de Buques o Embarcaciones, las normas sobre el abanderamiento y nacionalidad de los buques, las regulaciones sobre la Patente de Navegación, las disposiciones sobre la documentación de los buques, los derechos por matrícula y otros gravámenes.

IV) El Título IV, regula el Registro de la Propiedad, Hipoteca y demás gravámenes navales.

V) En el Título V, se establece la dirección y administración de la Marina Mercante y del servicio público de salvamento, la garantía de la actividad marítima y de la navegación, las normas sobre el hundimiento de buques, las operaciones de desagüe y la prevención de las actividades ilícitas.

En este Título también se regula la protección de la libre navegación y las acciones a seguir en caso de naufragio.

VI) En el Título VI, se tratan las infracciones, sanciones y otras medidas, aplicables al incumplimiento de las normas legales.

VII) El Título VII, establece las disposiciones finales y transitorias.

Esta normativa está complementada por los siguientes Reglamentos:

- Reglamento de la Ley de Marina Mercante, aprobado por Acuerdo 0764 de diciembre del año 1997.
- Reglamentos de cuotas de recuperación por servicios prestados por el Estado en materia de Marina Mercante. (Acuerdo N° 000288-A, de 20 de mayo del año 1995).
- Reglamento de inspección, reconocimiento y expedición de Certificados de Seguridad Marítima a buques de registro hondureño. (Acuerdo N° 000836-B, de 08 de noviembre del año 1995).
- Reglamento de Transporte Marítimo. (Acuerdo N° 000764, de 13 de diciembre del año 1997).

- Regulaciones básicas para embarcaciones menores de cinco (5) toneladas. (Acuerdo N° 001, de 02 de diciembre del año 1998).
- Instalación y Activación de Sistema de Monitoreo Satelital para Embarcaciones (Acuerdo N° 002-2007, de fecha 24 de mayo del año 2007).

El Reglamento de la Ley, tiene por objeto complementar el marco institucional de la Marina Mercante Nacional y en general, de las actividades marítimas, como también el regular la administración a la que estará sujeta y estatuir las normas sobre la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marítimo.

En él se señala, que la Ley es aplicable a los buques o embarcaciones que naveguen en el mar territorial, en la zona contigua al mar territorial, en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, que le pertenecen a Honduras, y a los buques o embarcaciones que naveguen en las aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo, y en todos aquellos sistemas marinos y fluvio-marinos, en los litorales y puertos del estado de Honduras, así como en las aguas que tocan las islas, islotes, cayos y bajos marinos.

La normativa establece la distinción entre la navegación interior de cabotaje, la exterior y los tráficos internacionales.

- Navegación Interior, como aquella que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores hondureñas.
- Navegación de Cabotaje, se considera la que no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados dentro del territorio nacional.
- Navegación Exterior, consiste en la que se efectúa entre puertos o puntos del territorio nacional y zonas sujetas a la soberanía de un tercer Estado.
- Navegación de Tráfico Internacional, es la que habitualmente se efectúa, por buques nacionales, en aguas jurisdiccionales de terceros países.

En cuanto a los principios de la reserva de carga, establece que la navegación de cabotaje con finalidad mercantil, queda reservada a buques mercantes hondureños y solo excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes

hondureños o no se encuentren disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante Nacional podrá autorizar que buques mercantes extranjeros, en particular de nacionalidad centroamericana, puedan prestar servicios de cabotaje en Honduras.

Establece asimismo, que la realización, con fines mercantiles, del servicio de cabotaje, queda sujeta a la previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, la que tendrá en consideración la condición de línea regular de aquellos servicios de cabotaje, que sin denominarse como tal, se ofrezcan en forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad y publicidad.

2.1.7 México

En éste país, el órgano rector del sector marítimo portuario, es la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la cual tiene como misión, la de instrumentalizar las políticas que promuevan la suficiencia y seguridad del transporte marítimo y el desarrollo de la marina mercante nacional.

Estas funciones, se deberán efectuar en un marco de eficiencia y competitividad, para beneficio de las actividades económicas del país, de acuerdo con las tendencias internacionales y la situación nacional.

Sus orientaciones principales, están regidas por la tarea de Impulsar el transporte marítimo y la marina mercante nacional, para satisfacer los requerimientos de las actividades económicas del país y permitir a los mexicanos acceder a las oportunidades nacionales e internacionales de desarrollo.

Para el cumplimiento de estas funciones la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -SCT- posee dos direcciones generales, una de puertos y la otra de marina mercante.

Son funciones y objetivos estratégicos de la Dirección General de Marina Mercante los siguientes:

- Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos.

- Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precio, acordes a los estándares internacionales.
- Potenciar a los puertos como nodos articuladores, para crear un sistema que facilite el traslado eficiente de personas y bienes y reduzca los costos logísticos en servicios puerta a puerta.
- Impulsar el desarrollo de la marina mercante nacional, fortalecer el cabotaje y establecer rutas de transporte marítimo de corta distancia, para incrementar la oferta y las opciones de transporte eficiente.
- Garantizar, que el sistema portuario y el transporte marítimo, operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de personas y mercancías.
- Contribuir, al desarrollo costero sustentable, para el ordenamiento integral de los litorales, con la finalidad de promover el desarrollo regional, la descentralización y el federalismo.

Por su parte el Código de Comercio, actualizado con fecha 19 de octubre de 2011 no establece normas sobre el Comercio Marítimo, ya que su Libro III ha sido derogado y sus normas se han incorporado a las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, actualizada con fecha 26 de mayo del año 2011; como así también, al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, es donde se estipulan las normas que afectan la implementación de un sistema de Transporte Marítimo de Corta Distancia, ya que dichas disposiciones, es donde se hace una clasificación de la navegación en los siguientes términos:

- Interior: Es aquella que se realiza dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial.
- De cabotaje: Es la que se efectúa por mar, entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y
- De altura: Es la efectuada por mar, entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

Además, en este cuerpo legal se establece el mecanismo de la Reserva de Carga a favor de los Navieros Mexicanos, señalando que el transporte y el

remolque internacional, solo estarán abiertos para los navieros y las embarcaciones de todos los Estados, cuando haya reciprocidad en los términos de los Tratados Internacionales.

La normativa otorga a la SCT, la facultad para que, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, declare la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante, en términos de la Ley Federal de Competencia Económica.

Esta declaración, le entrega la facultad de reservar, total o parcialmente determinados transportes internacionales de carga de altura o cabotaje, para que sólo esté permitido realizarlos a propietarios o navieros mexicanos, con embarcaciones mexicanas, cuando no se cumplan con las disposiciones sobre competencia y libre concurrencia, de conformidad con la legislación de la materia. Esta reserva se mantendrá únicamente mientras subsista la falta de condiciones de concurrencia y competencia efectiva.

Por su parte, en materia de Transporte Multimodal, el Reglamento de fecha 7 de julio del año 1989, es el que contiene las normas al respecto y establece que el mismo se aplica a:

- Todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional.
- A los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación, en que se efectúen maniobras para la carga y descarga, en función de las obras e instalaciones destinadas para ello.
- A los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte.

Las normas también regulan las actividades del operador de transporte multimodal internacional. Dichas disposiciones del Reglamento, no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

El Reglamento, señala que se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.



2.1.8 Nicaragua

En este país, el organismo rector del sector transporte, es el Ministerio de Transporte e Infraestructura, creado por la Ley 290 del año 1998 y cuya misión es servir a la sociedad y a todos los sectores económicos, mediante la formulación de políticas en materia de transporte y construcción, a fin de normar, planificar, ejecutar, evaluar y controlar la actividad que conlleve a conservar la infraestructura vial y brindar un servicio de transporte en sus diferentes modalidades, que satisfaga las exigencias de la población, de forma tal, que se garantice la prestación de un servicio ágil, eficaz y con la calidad que los usuarios esperan, y de esta manera, contribuir al desarrollo y progreso del país.

Este organismo tiene como misión, ser un ente debidamente consolidado con un alto nivel de desarrollo y competencia, que permita garantizar de manera eficaz el desempeño de su rol facilitador, normativo y regulador de los servicios del transporte público y del desarrollo y conservación de la infraestructura vial del país.

Para el cumplimiento de los objetivos antes señalados, se establece la necesidad de incorporar tecnologías modernas, en la administración y operación de los sistemas, a fin de permitir al país lograr el desarrollo económico, social y tecnológico de forma sostenible, lo cual derive en una sociedad moderna, equitativa y con solidez económica.

Este Ministerio dentro de sus principales objetivos, tiene la función de ejercer la promoción, fomento y desarrollo de la vida activa del Estado por medio de la utilización de las vías marítimas, lacustres y fluviales, en todo el territorio nacional, regulando y fiscalizando la navegación comercial y de otro género sobre dichas vías, por lo que resulta necesario la creación de una unidad para la conservación de los referidos objetivos.

Con estas facultades en el año 1980, se creó la Dirección General de Transporte Acuático Nacional (DGTA) como órgano rector, ejecutor y fiscalizador de la Política Acuática y Naviera Nacional; facultada de este modo para impartir las directrices nacionales, en todas las áreas y actividades vinculadas a lo acuático y naviero.

La DGTA, es el organismo facultado para dictar resoluciones, establecer sanciones, reglamentar las disposiciones y regulaciones sobre el Transporte en



las vías de comunicación marítima, fluvial y lacustre nacional. Entre sus funciones le corresponde a la DGTA, promover, fomentar y desarrollar el Transporte Acuático Nacional en beneficio del interés público.

Esta entidad, adscrita al Ministerio de Transporte, es quién se constituye en la Autoridad Marítima del país.

Por su parte el Código de Comercio, promulgado por medio de la Ley 914 del año 1949, en general no incluye normas sobre la materia, sólo se refiere a los contrato de transporte terrestre y fluvial, pero no abarca los demás temas que están tratados en la Ley de Protección de la Marina Mercante Nacional.

Sin perjuicio de lo anterior, es por medio de la Ley de Protección de la Marina Mercante, consagrada en el Decreto No. 1104 de fecha 20 de septiembre del año 1982 la que se refiere a la regulación de todo movimiento de mercancía exportada o importada por Nicaragua, que entre su punto de origen o destino final, sea efectuado utilizando en su totalidad o en parte el Transporte Acuático.

En relación al Cabotaje, la normativa distingue:

- Cabotaje Nacional, se define como el transporte marítimo, fluvial y lacustre de mercancías y/o pasajeros, entre los diversos puertos de los litorales, de los ríos y lagos de la República.
- Cabotaje Regional, se define como el transporte de mercancías y/o pasajeros, que se hace por mar entre los puertos de los países centroamericanos.

La Ley estipula que para poder operar en transporte acuático, todo armador nacional debe ser autorizado por La Dirección General de Transporte Acuático Nacional del Ministerio de Transporte.

El sistema aplicado para la prestación de los servicio de transporte marítimo internacional y de cabotaje, se encuentra sujeto al mecanismo de las Concesiones, las cuales las otorga el Ministerio de Transporte a través de la DGTA, de acuerdo al interés nacional, a las exigencias del tráfico y los Convenios Internacionales vigentes.

Por otra parte, La ley establece un Régimen de Reserva de Carga para el cabotaje nacional, el cual queda reservado en su totalidad a los armadores nacionales debidamente autorizados.

Por su parte el cabotaje regional, cuyo origen o destino se produzca en Nicaragua, queda sujeto a las siguientes condiciones:

- Armadores Nacionales en un porcentaje mínimo de 50% y el porcentaje restante a las líneas navieras nacionales de la contraparte.
- En caso de que el país con el que se hace el intercambio, no participara en el transporte, el porcentaje de carga se incrementará a favor de los armadores nacionales.
- Cuando los armadores nacionales, no puedan transportar la totalidad del porcentaje asignado por la Ley, la porción no cubierta de ese porcentaje será transportada preferentemente a través de los armadores centroamericanos, siempre y cuando sus países otorguen trato recíproco a los armadores nacionales.

En cuanto al Transporte de Carga Internacional, también es aplicable la reserva de carga a favor de los armadores nacionales, y se aplica bajo las siguientes condiciones:

- Para carga general, el 40% a los armadores nacionales, el 40% a las líneas navieras nacionales de la contraparte y el 20% a las líneas navieras de terceros países. (Principio promovido por UNCTAD y denominado 40-40-20).
- Para cargas a granel, y carga refrigerada, se reserva, un porcentaje mínimo de un 50% y el porcentaje restante a la contraparte.
- En caso de que el país con el que se hace el intercambio, no participase en el transporte, el porcentaje de carga se incrementará preferentemente a favor de los armadores nacionales, en la medida de sus capacidades.

La normativa establece un régimen de Reciprocidad, indicando que los armadores nacionales de los países centroamericanos, que cumplan en sus respectivos países los mismos requisitos exigidos a los armadores nicaragüenses, podrán gozar de los mismos derechos que este capítulo establece al Régimen de Carga, siempre y cuando sus respectivos países otorguen trato recíproco a los armadores nicaragüenses.



La Ley de Reserva de Carga actualizada por medio de la Ley 616 del año 2006, establece la definición de cabotaje centroamericano, tal como está definido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), señalando que corresponde a aquél que se efectúa a través de puertos centroamericanos, en cuyo caso queda reservado a empresas navieras centroamericanas en su totalidad.

Así también establece que el transporte de las cargas adquiridas o vendidas por el Estado, los entes autónomos y empresas que gocen de cualesquier exoneración fiscal, en especial por la Ley de Fomento Industrial y del Convenio Centroamericano de Incentivos Fiscales, queda reservado en su totalidad, para el transporte de empresas navieras nacionales.

En el caso de contravención de la reserva de carga, establece como sanción una multa igual al 100% del valor del flete de la mercadería transportada.

Por otra parte estipula, que toda persona natural o jurídica, que desee establecer un servicio naviero, debe elevar una solicitud por escrito al Ministerio de Economía, quien determinará su procedencia, conforme las exigencias del tráfico y el interés nacional lo ameriten.

En cuanto al principio de la reciprocidad, señala que las flotas mercantes centroamericanas cuyos capitales en sus respectivos países cumplen con los mismos requisitos que se exijan a los nacionales nicaragüenses, podrán gozar de los mismos derechos que estas reservas de carga establecen, siempre y cuando en sus respectivos países otorguen trato recíproco a las naves nicaragüenses.

Así también señala que los barcos pertenecientes a empresas de transporte público marítimo, constituidas por accionistas de dos o más países centroamericanos, serán consideradas nicaragüenses para los efectos de la presente ley, siempre que en ellas el país tenga una participación a lo menos igualitaria.

Otro de los aspectos que es importante destacar, dice relación con el hecho de que la prestación del servicio de transporte marítimo estará sujeta a una concesión que autorizará el Ministerio de Economía.

Por su parte, es importante tener presente que la Ley de Transporte Acuático N°399, resultó aprobada el 4 de Julio del año 2001.

Esta normativa legal, está constituida por un conjunto de --- Títulos, cuyo detalle se presenta a continuación:

I) Título I Disposiciones Generales

En el cual se consagra el objeto de la ley, señalando que ella es la norma destinada a regular la navegación y los servicios que se presten, así como los actos, hechos y bienes, relacionados con el comercio marítimo, dotando a la Autoridad Marítima de los instrumentos suficiente para el desempeño de sus funciones, principalmente, en lo que se refiere a su calidad de Estado Bandera y Estado Rector del Puerto.

Dicha norma constituye como Autoridad Marítima, a la Dirección General de Transporte Acuático o D.G.T.A, entidad adscrita al Ministerio de Transporte e Infraestructura y que actuará con el apoyo de los Distritos Navales adscritos a la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

La norma solo excluye de su jurisdicción a los buques y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua de otros Estados y a la Policía Nacional.

Dentro de las definiciones de la ley se establecen acepciones tales como: el Comercio Marítimo; la Marina Mercante Nicaragüense; El Tráfico Interior; el Tráfico de Cabotaje; el Tráfico Internacional; los Tráficos de Línea Regular y no regular; el concepto de Armador, Naviero o Empresa Naviera Nacional; el Operador de Buques; el Agente Marítimo y el Agente Consignatario de Buques.

Esta normativa identifica las competencias de la DGTA, destacándose entre ellas las siguientes:

- Normar, regular y controlar el transporte acuático, en lo que a la seguridad de la navegación y la protección contra la contaminación se refiere.
- Regular, efectuar y controlar la inscripción, inspección, clasificación, matrícula y patente o permiso de navegación de los buques y artefactos navales.
- Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas, en especial las de practicaaje, remolque, agencia marítima, corretaje de buques y de

carga, estiba, dragado, clasificación de buques, reconocimiento e inspección, bucería y salvamento marítimo, así como expedir las licencias que correspondan.

- Regular el transporte acuático, en cuanto a la asignación, modificación y cancelación de rutas y frecuencias se refiere.
- Revisar y autorizar las tarifas por servicios portuarios y del transporte acuático nacional.
- Promover la ratificación de los convenios internacionales en materia marítima, velando por su cumplimiento.
- Fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.
- Autorizar en lo que a construcción de obras portuarias se refiere, los aspectos de su seguridad y protección contra la contaminación.
- Coordinar con los Distritos Navales, las operaciones de búsquedas, salvamento y rescate y la investigación de siniestros acuáticos.
- Inspeccionar los buques, artefactos navales y las instalaciones y ayudas a la navegación.
- Regular y dirigir la formación, titulación y guardia de la gente del mar, aún cuando estas actividades sean prestadas por entidades privadas.
- Presidir conjuntamente, con la respectiva Capitanía de Puerto, las visitas de recepción a puertos nicaragüenses, de los buques y artefactos navales. En ausencia de la DGTA, la Capitanía de Puerto podrá realizar esta gestión.
- Regular, normar y controlar el transporte, manipulación y estiba de mercancías peligrosas, tanto a bordo de los buques y artefactos navales, como en las instalaciones portuarias.
- Aplicar las tablas de cobros por servicios autorizados por las autoridades competentes, para la expedición de certificados, validaciones, licencias, concesiones autorizadas y permisos, en el ámbito de su competencia.
- Regular la remoción de restos y obstáculos en las vías navegables.
- Aplicar sanciones administrativas y pecuniarias, a las personas naturales o jurídicas que infrinjan o violen las normas contenidas en la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.
- Coordinar sus funciones con otras instituciones del Estado y con organismos nacionales e internacionales en temas de interés común.
- Cualquier otra competencia que le fuere asignada por disposiciones legales aplicables.

En el capítulo 1 la ley establece los principios de la política acuática y portuaria, dejando constancia que los objetivos de dicha política son:

- La protección de la seguridad de la vida humana en las vías navegables y en los puertos.
- La tutela de la seguridad del buque o artefacto naval, de la navegación acuática y de la seguridad portuaria.
- La protección del medio marino y del medio ambiente en general en el ámbito que corresponda.
- La existencia de servicios de transporte acuático y servicios portuarios económicos, eficientes y ajustados a las necesidades de comercio interior y exterior del país, garantizando los servicios de transporte acuático y la libre competencia de su prestación en las aguas jurisdiccionales.
- La garantía del mantenimiento de las navegaciones de interés público, tanto en relación con los territorios nacionales como los de los países centroamericanos.
- El establecimiento y mantenimiento de una industria naviera y portuaria nacional y apta para prestar todos los servicios de transporte acuático.
- Asimismo, la ley se refiere a la marina mercante de Nicaragua, estipulando, el régimen administrativo de los buques y de los artefactos navales.
- Se regulan los requisitos que deben cumplirse para la inscripción de un buque o artefacto naval y para la autorización de uso de la bandera nacional, las normas para obtener matrícula, el certificado de matrícula, la patente de navegación y la vigencia y cancelación de la matrícula.

En el capítulo 2, se regulan las acciones concernientes a la construcción, modificación o reparación naval, estableciendo que corresponde a la DGTA, la vigilancia técnica sobre la construcción, modificación o reparación de todo buque o artefacto naval.

El capítulo 3, establece las condiciones de seguridad que deben cumplir los buques y artefactos navales.

En el capítulo 4, se regulan los reconocimientos e inspecciones de buques y artefactos navales.

En el capítulo 5, se establecen los certificados de seguridad.

El capítulo 6, se refiere al personal de la marina mercante y reglamenta la habilitación del personal, las licencias, el personal de la navegación, las dotaciones de los buques nacionales, la libreta de embarque, la validez de las licencias emitidas en el extranjero y las que se refieren al personal extranjero.

En el capítulo 7, se establecen las disposiciones que rigen el registro público de navegación nacional, detallando sus facultades, los principios de publicidad y el contenido de sus inscripciones.

III) Título III Transporte Acuático

Se refiere al ordenamiento del transporte acuático y se entregan las normativas para el armador o empresa naviera, el agente marítimo, el agente naviero general, y el agente consignatario de buques.

El capítulo 1 de la normativa, define las diferentes clases de tráficos, sean los de cabotaje o el internacional o los tráficos regulares y no regulares.

El capítulo 2, se refiere al tráfico interior y al de cabotaje; asimismo estipula las normas sobre la reserva de bandera, la cual se aplica a las operaciones y explotación de embarcaciones en tráfico interior y de cabotaje con finalidades mercantiles, quedando ella entregada a buques de pabellón nacional y explotados por armadores nacionales.

No obstante, lo anterior se establece la norma de la reciprocidad, señalando que los armadores nacionales, podrán utilizar buques de pabellón de cualquier otro país centroamericano y la DGTA podrá autorizar, que a los armadores nacionales para que utilicen temporalmente buques extranjeros, cuando no exista buque nacional o centroamericano en disponibilidad o en capacidad de prestar ese servicio de acuerdo a las condiciones técnicas o de tiempo requerido para el mismo.

En caso de no existir armadores nicaragüenses interesados, la DGTA podrá otorgar permisos a empresas navieras extranjeras para que presten dicho servicio.

En materia de rutas, itinerarios y tarifas, para los servicios públicos de transporte de carga y/o pasajeros, la DGTA será la encargada de asignar ruta e itinerarios, las que no constituirán derechos exclusivos del armador autorizado, sino que pueden ser compartidas por dos o más armadores de acuerdo a las necesidades del tráfico.

En relación a las tarifas, se establece que es el Ministerio de Transporte e Infraestructura, el órgano competente para autorizar las tarifas a ser cobradas

por los armadores por la prestación de servicio público de transporte, en las distintas rutas acuáticas autorizadas para ello.

En el capítulo 3 se estipulan las normas para el tráfico internacional, destacándose que, estos estarán abiertos a todos los armadores y todos los buques mercante, con independencia de su nacionalidad y pabellón, sin más condiciones y restricciones que las establecidas en esta Ley y sin perjuicio del cumplimiento de las normas de orden público, de seguridad marítima, de prevención de la contaminación del medio marino y otras que resulten aplicables de conformidad con la legislación específica de la materia.

La ley asimismo, consagra las excepciones a estas normas estipulando que los armadores extranjeros que presten servicios de tráfico regular internacional, deberán hacerlo observando los principios de libre y leal competencia, de modo que no perturben gravemente la estructura de la ruta del tráfico correspondiente y no causen perjuicios importantes a los armadores nacionales.

A tal efecto, en situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos que se fundamenta el transporte marítimo internacional y que afecten a buques o armadores nacionales, la Autoridad Marítima, podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten necesarias, para la defensa de los intereses nicaragüenses en conflicto.

Asimismo, la DGTA, con respecto a los acuerdos internacionales aplicables y con carácter excepcional, podrá reservar, total o parcialmente ciertos tráficos internacionales a armadores nacionales y a buques mercantes nacionales o centroamericanos, si así lo exigiese la debida tutela de los intereses generales de la economía o de la defensa nacional. En dichos caso, esta reserva de carga no podrá ser cedida, vendida o transferida.

Por otra parte la normativa señala que la DGTA, podrá proponer al Gobierno la celebración de convenios bilaterales con cláusulas de reparto de carga, en circunstancias que los armadores nacionales que efectúen tráfico regular internacional, no tengan de otra manera la oportunidad efectiva de participar en el tráfico, señala también que bajo condición de reciprocidad, las cuotas reservadas a los armadores nacionales en los acuerdos de reparto de carga, quedarán abiertas de un modo justo, libre y no discriminatorio a los armadores centroamericanos.

Finalmente este capítulo dicta normas para que los usuarios del transporte marítimo, puedan constituir organizaciones denominadas Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo, de ámbito local, regional o nacional, que tendrán personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, todo de conformidad con la Ley de Defensa del Consumidor.

La Ley obliga a estos Consejos de Usuarios a personarse ante la DGTA, antes de dar comienzo a sus actividades.

En el capítulo 4, se estipulan las normas sobre el arribo, recepción y despacho de los buques y define la documentación que se requiere para las operaciones al arribo y al zarpe o despacho de la nave.

En el capítulo 5, la ley regula el practicaaje, entregando normas referentes a la prestación del servicio, la obligación de utilizar prácticos; la habilitación, las tarifas y la responsabilidad de los prácticos.

IV) Título IV Propiedad de los buques

Establece las regulaciones que dicen relación con la propiedad de los buques y artefactos navales.

En el capítulo 1 se destaca su régimen jurídico, la forma de adquisiciones de buques y artefactos navales, los derechos reales e inscripción, los modos de adquirir la propiedad de la nave y la propiedad sobre el flete.

El capítulo 2 se refiere asimismo al contrato de construcción o modificación a la propiedad del buque o artefacto naval a construir, a la prescripción de las acciones en contra del constructor, a los derechos y gravámenes.

En el capítulo 3 la normativa regula las actividades de amarre, abandono y desguace de naves.

En el capítulo 4 se regulan los privilegios marítimos sobre los buques, es decir los daños por contaminación, la cesión o subrogación, y el derecho de retención.

El capítulo 5, estipula la normas sobre los privilegios marítimos de las mercancías transportadas.



El capítulo 6, reglamenta la hipoteca marítima.

V) Título IV Siniestros de los buques

Se establecen las disposiciones concernientes a la investigación de accidentes o siniestros marítimos, tales como; El naufragio; el encallamiento; el abordaje, la explosión o el incendio de buques o artefactos navales; la contaminación y toda situación que origine un riesgo grave de contaminación.

Las normas, se refieren también al órgano competente, que en este caso es la Capitanía de Puerto en coordinación con la DGTA y al procedimiento que debe aplicarse al respecto.

VI) Título VI Impedimentos Navegación

Este título regula los impedimentos para la navegación, y a sus acciones como son la extracción, remoción o demolición de restos náufragos.

VII) Título VII Medidas cautelares

En el título VII, se regulan las medidas cautelares y el embargo preventivo de los buques.

VIII) Título VI Impedimentos Navegación

En el título VIII, se determinan las normas para la inspección y certificación de instalaciones marítimas.

IX) Título IX Contaminación y mercancías peligrosas

Este título trata de las normas sobre la prevención de la contaminación marina, las mercancías peligrosas, los desechos tóxicos y los planes de contingencia.

X) Título X Infracciones y sanciones

En el título X, se establecen las infracciones y sanciones por incumplimiento de la Ley.

XI) Título XI Disposiciones transitorias y finales

Finalmente en el título XI, se regulan una serie de disposiciones transitorias y finales.

2.1.9 Panamá

El organismo central de desarrollo y control de las actividades marítimo portuarias de Panamá, es la Autoridad Marítima de Panamá – AMP -, entidad que le corresponde fungir como la autoridad marítima suprema de la República, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño, dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1982 y las demás leyes y reglamentos vigentes.

Este organismo, se crea a través del Decreto Ley N° 7 de fecha 10 de febrero del año 1998, junto a la Dirección General de Marina Mercante, la cual pasa a formar parte de la estructura orgánica de la misma.

Las funciones de la AMP son las siguientes:

- Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las estrategias, normas, planes y programas que están relacionados con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
- Promover, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
- Administrar el Registro de Buques de Panamá.
- Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional, explotar y operar los servicios portuarios y fiscalizar aquellos que no operen directamente.
- Salvaguardar los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.
- Hacer cumplir las normas vigentes sobre dotación, formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Velar por el estricto cumplimiento de los tratados, convenios e instrumentos internacionales en materia marítima.
- Hacer cumplir las normas vigentes sobre dotación, formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Velar por el estricto cumplimiento de los tratados, convenios e instrumentos internacionales en materia marítima ratificados por Panamá.
- Mantener actualizado el sistema de señalización y ayudas a la navegación para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos de Panamá.

Esta Dirección General, reviste gran importancia dentro de la Administración Pública Panameña, toda vez que regula las actividades relacionadas con los registros de buques, tanto a nivel nacional como internacional.

Por ello es importante destacar que Panamá, es el país que ocupa el primer lugar en abanderamiento de naves a nivel mundial, producto del interés y eficiencia que realizan sus organizaciones.

Por su parte, la Ley 57 General de Marina Mercante de fecha 6 de agosto del año 2008, establece las normas que regulan al sector, y el instrumento por medio del cual, se detallan las normas de abanderamiento de naves en el Registro Panameño.

Asimismo estas normas establecen que:

- La Marina Mercante Panameña está integrada por naves de servicio internacional y naves de servicio interior.
- La Dirección General de Marina Mercante, es el ente facultado para regular los procedimientos y requisitos generales y especiales que deben cumplir los buques y usuarios de la Marina Mercante, atendiendo, entre otros criterios, el tipo y tamaño de los buques, sus condiciones técnicas, el servicio que proveen, el tamaño de la flota, el país de origen, el área de navegación y la situación del mercado. Por estas mismas causas, podrá dispensar, mediante resolución motivada, el cobro de cargos, derechos y tasas, para promover la competitividad de la flota mercante panameña.

Es importante destacar que, en la actualidad se han incorporado normas especiales sobre controles, con el objeto de velar por el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad marítima, a naves de registro panameño dondequiera que se encuentren y de cualquier nacionalidad en aguas jurisdiccionales de Panamá.

Asimismo, dentro de las causales de cancelación de oficio del Registro de Naves, está el incumplimiento grave de las normas legales vigentes en Panamá o de las normas de seguridad marítima, de prevención de la contaminación, de protección marítima o convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, con lo cual el Registro adquiere una mayor importancia y elimina las calidades de naves bajo estándar que tuvo en un tiempo.

Por su parte, el Código de Comercio consagrado en la Ley 2 del año 1916 y actualizado al año 2009, en su Libro II denominado del Comercio Marítimo, desarrolla la temática que tiene atinencia con el Proyecto TMCD, ya que estas normas tratan:

- Sobre las naves mercantes, su registro, su forma y requisitos para la compraventa de las mismas; las regulaciones aplicables a los navieros;
- Las materias que dicen relación con el Capitán, los Oficiales y la Tripulación; Asimismo regula los Contratos Especiales del Comercio Marítimo, tales como el Fletamento, en sus diferentes formas
- El Contrato de Transporte de Mercancías por Mar, el transporte de pasajeros, el Préstamo a la Gruesa y el Seguro Marítimo.
- De la normativa sobre los Conocimientos de Embarque. (B/L)

La normativa también establece disposiciones sobre, las Arribadas Forzosas, el Abordaje, el Auxilio y Salvamento, el Crédito Marítimo y sus respectivos Privilegios.

Sin perjuicio de lo anterior, el Código no regula las normas de responsabilidad del naviero, ni normas sobre reservas de carga o restricciones al tráfico de naves extranjeras.

Por otra parte, y dada la gran importancia que el Canal de Panamá constituye para el país, con anterioridad a su traspaso de parte de los EEUU, se creó en el Título XIV de la Constitución Nacional la entidad del Gobierno de Panamá denominada "Autoridad del Canal de Panamá - ACP -" a la que le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos, conforme a las normas constitucionales legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Este es un organismo de la mayor relevancia, ya que opera, mantiene y mejora el Canal de Panamá, ruta de la mayor importancia en el tráfico de transporte marítimo mundial, el que además de permitir la interconexión entre el océano Atlántico y el océano Pacífico respectivamente, significa un gran desafío para el desarrollo del transporte marítimo.

La ACP, ha implementado un Plan Maestro para los años 2005-2020 y ha procedido a la modernización del Canal, obra de gran importancia y magnitud,

que entregará una gran cantidad de beneficios al comercio marítimo mundial, al aumentar significativamente el tamaño de las naves que pueden utilizar dicha obra.

El programa de ampliación en plena ejecución y en cumplimiento de programa, consiste en la construcción de dos complejos de esclusas, de tres niveles cada una, con tres tinajas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico.

Asimismo se procederá al ensanche y la profundización de los cauces de navegación existentes en el Lago Gatún y en las entradas del Océano Pacífico y del Atlántico, como también la profundización del Corte Culebra.

2.1.10 República Dominicana

El marco legal marítimo portuario de República Dominicana se encuentra disperso en varias legislaciones, lo cual dificulta su evaluación como un sistema integral y produce tanto una serie de confusiones, como superposición de funciones entre varios organismos nacionales; así por ejemplo, entrega funciones similares a diferentes organismos, entre los que podemos citar:

- Comandancias de Puertos de la Marina de Guerra, en su rol de policía de puertos y costas.
- Organismos de Inteligencia del Estado.
- Vigilantes de APORDOM.
- Compañías de Seguridad Privada.
- Cuerpo de Celadores de Aduana.
- Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria.

Es importante resaltar que la coexistencia de varios organismos ejerciendo las mismas funciones, no siempre trae como consecuencia resultados positivos, especialmente, si no existen claros canales de comunicación.

En ese sentido, podemos citar que la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas del 12 de julio del año 1951, es la normativa que reconoce a la Marina de Guerra como Autoridad Marítima Nacional y la consagra como la policía judicial en los puertos, fondeaderos y costas del país.

La Ley 3003 contempla básicamente los siguientes puntos:

- Los comandantes de puertos y sus atribuciones.
- Los inspectores de costas y sus funciones.
- De la entrada de los buques/tarifas.
- Carga y descarga de buques.
- De las arribadas forzosas y voluntarias.
- Las operaciones en los puertos no habilitados.
- De las condiciones requeridas a los buques y embarcaciones.
- Cambio de banderas en los buques.
- De la patente de navegación, rol de la tripulación y carné de la gente de mar.
- De los requisitos para la construcción de buques.
- Naturalización de los buques.
- Arqueo y registro de buques.

Esta Ley 3003 y sus modificaciones posteriores, en un primer tiempo respondió a las necesidades del país, pero hoy complica bastante la situación marítima portuaria, ya que cuenta con una serie de procedimientos burocráticos, que la hacen absolutamente ineficaz.

Esta Ley, surgió en el contexto internacional del deseo de todas las naciones, de reglamentar la seguridad tanto de sus buques mercantes, como la seguridad de la vida humana en el mar.

Las diferentes reglamentaciones internacionales, sirvieron de base a los países para materializar las disposiciones dirigidas a la documentación de embarcaciones y medidas de seguridad para la operación de las mismas, tomando como ejemplo, el Servicio de Guardacostas, institución armada de los Estados Unidos de América, fundada en el año 1790 y que intervenía en los buques comerciales y sus tripulantes.

Muchos países latinoamericanos, crearon sus respectivas organizaciones de policía marítima. Es así como también la República Dominicana, instituye su Policía Marítima, en virtud de la mencionada Ley 3003, sobre Policía de Puertos y Costas, que como hemos mencionado anteriormente, entrega esta función para ser desarrollada por la Marina de Guerra Dominicana.

Mientras esta Ley, ha permanecido estática y sin modificaciones importantes, el país ha ido evolucionando, y hoy requiere de un sistema legal marítimo que le facilite adaptarse a este periodo de cambio a nivel mundial.

Actualmente, hay consenso en que es imperiosa la necesidad de modificación de ésta ley, a fin de poder involucrar al país en el proceso de reforma y modernización que impone la economía global.

Por otra parte, la Ley 3489 sobre el Régimen General de Aduanas, contempla una serie de funcionarios que, los denomina como oficiales de aduana, entre los cuales están los celadores, cuyo poder y autoridad son bastantes importantes, y que se vinculan con la seguridad en el puerto. Por ejemplo, y conforme al artículo 5° de la citada ley, los oficiales de aduana están autorizados para citar, interrogar testigos, tomar juramentos, requerir y certificar declaraciones, requerir la presentación de documentos, levantar actas y ejercer atribuciones policiales en todos los casos en que sea necesario o conveniente, en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las demás atribuciones que le confiere la Ley.

En esta calidad la Ley, autoriza a detener a cualquier persona que fuese sorprendida violando las disposiciones de las leyes, como por ejemplo encontrar a una persona robando carga de un contenedor en el recinto portuario.

En otro orden de ideas, encontramos el Reglamento de Prestación de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana, Decreto 1673, emitido en virtud de la Ley 70, que creó la Autoridad Portuaria Dominicana. (APORDOM), el cual reconoce que las funciones de Policía Judicial en puertos, fondeaderos y costas de la República, corresponden a la Marina de Guerra.

De esta manera se establece que los Comandantes de Puertos, son miembros de la Policía Judicial y en esta calidad y en los casos de crímenes y delitos cometidos a bordo de buques nacionales o extranjeros, surtos en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas territoriales, actuarán sometiendo los hechos a los tribunales ordinarios, sin perjuicio de las atribuciones de los demás miembros de la Policía Judicial.

Por su parte, la vigilancia de los recintos portuarios está a cargo de la Autoridad Portuaria Dominicana y su ejercicio está regulado por los Reglamentos correspondientes.

De todo lo anteriormente expresado, se puede interpretar que conforme a este Reglamento, la seguridad en la parte que se define como Recinto Portuario, es considerada como responsabilidad de la Autoridad Portuaria Dominicana,

mientras que la seguridad en la parte acuática del puerto, es responsabilidad de la Marina de Guerra.

Esta situación deja a la luz el hecho antes indicado sobre la existencia de varios órganos públicos asumiendo las mismas funciones de seguridad o protección marítima y portuaria, y sin buenos canales de comunicación, es lo que ha generado, la poca vigilancia en los puertos, provocando los actos de piratería, robo, asalto a mano armada y los polizones entre otros.

Cabe destacar, que el Poder Ejecutivo, consciente de la prioridad nacional de implementar políticas de modernización en todos los ámbitos de la vida nacional, con fecha 21 de marzo del año 2005 promulgó el Decreto 144/05, y creó la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria, organismo comisionado para actualizar la institucionalidad marítimo portuaria del país.

Por otra parte, el 11 de septiembre del año 2000, por medio del Decreto 746-00 se creó el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) cuyo propósito es desarrollar una estructura de seguridad portuaria capaz de enfrentar, disuadir y combatir todas las amenazas que atenten contra la seguridad de las instalaciones portuarias.

Así también, el Libro II del Código de Comercio que data del año 1882, y proviene del Código de Comercio Francés del año 1845, ha tenido una serie de actualizaciones, pero constituye la principal fuente del derecho marítimo dominicano.

Este texto, consta de catorce títulos, donde se regulan los principales asuntos de comercio marítimo, a saber:

- De las naves y otras embarcaciones marítimas.
- Del embargo y ventas de naves.
- De los navieros.
- Del capitán.
- De los contratos y salarios de los marineros y demás individuos de la tripulación.
- De los fletamentos.
- De los conocimientos de embarque.
- Del flete.
- De los préstamos a la gruesa.

- De los seguros.
- De las averías.
- De la echazón y de la contribución a la avería gruesa.
- De las prescripciones y de las excepciones.

Esta se trata de una legislación que no se ajusta a las necesidades actuales del sector, donde Incluso existen figuras jurídicas que ya están en desuso:

- Como es el caso de los préstamos a la gruesa.
- En la parte relativa a los embargos, se habla “del palo mayor de la embarcación embargada”, como el lugar designado para la fijación de carteles para la venta en pública subasta del buque.
- El capitán es tratado como la personalidad que tenía en el siglo XIX, la que en nada corresponde con la realidad actual.

Al respecto, podemos concluir que con esta legislación se trabaja de manera incierta las operaciones del comercio marítimo y sin duda, permite que aparezcan conflictos de diversa naturaleza y magnitud.

Otros de los temas que tienen plena vigencia para el Estudio es el transporte multimodal, el cual no está regulado por el Código.

Sin perjuicio de lo anterior, hay que señalar que, en la actualidad, existen algunos proyectos para la modificación y actualización de la legislación marítima nacional, sin embargo, aún no se ha concretizado ninguno de ellos.

2.1.11 Comentarios Generales del Análisis Legal

De la revisión y análisis de las normas jurídicas de cada país mesoamericano para el proyecto TMCD, se han identificando aquellos países en los cuales no existen impedimentos mayores para la implementación del servicio, y los otros en los cuales existen dificultades para su desarrollo.

Al respecto, los podemos agrupar de la siguiente manera:

a.- Países sin impedimentos legales para la Implementación:

En general en Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Panamá y República Dominicana, no existen normas restrictivas legales, que dificulten u obstaculicen la implementación de un sistema tipo TMCD.

En la evaluación anteriormente señalada, es importante destacar que los organismos que deberán intervenir en el desarrollo e implementación del nuevo sistema, en cada uno de estos países son:

- Belice: Los organismos pertinentes son el Ministerio de Finanzas y la Autoridad Portuaria; sin lugar a dudas en este país contribuirá el Registro Abierto de Naves.
- Costa Rica: El ente encargado será el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, en especial la División Marítimo Portuaria, que ejerce las funciones de Autoridad Marítima.
- El Salvador: La entidad relacionada directamente es la Autoridad Marítimo Portuaria.
- Guatemala: Los organismos que deberán intervenir son el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y el Ministerio de la Defensa Nacional en su calidad de Autoridad Marítima.
- Panamá: El ente relacionado en este país, es la Autoridad Marítima de Panamá. En este caso se debe destacar que la AMP, es el órgano que lleva la directriz del nuevo sistema, en el cual su institucionalidad se encuentra plenamente acorde con el sistema que se promueve implementar. Por otra parte, el Registro Abierto de Naves será ser un elemento que facilite la puesta en marcha del proyecto.
- República Dominicana: Las entidades que deberán participar son el Ministerio de Transportes y la Marina de Guerra en su calidad de Autoridad Marítima.

b.- Países con dificultades o restricciones legales para la Implementación:

Los países que presentan restricciones o dificultades legales de implementación son Colombia, Honduras, México y Nicaragua; sin embargo, éstas son de distinta naturaleza, como se detalla a continuación:

- Colombia: Existe una serie de normas restrictivas tanto sobre las reservas de carga como de bandera de las naves, que se han indicado precedentemente. Por ello, el sistema TMCD se debería adecuar a la

utilización de las excepciones legales que estas normas restrictivas contienen y a la institucionalidad planteada.

En este país los entes adicionales que intervienen son el Ministerio de Comercio Exterior y la Superintendencia de Puertos y Transportes.

- Honduras: existen normas restrictivas sobre reservas de carga o de bandera, sin embargo en este caso se abre un camino por medio de las propias excepciones y los mecanismos de aplicación que la normativa legal contempla.

Sin duda que su Registro Abierto de Naves, podrá ser un elemento que contribuye a la normativa a implementar.

Los organismos que deberán intervenir son la Secretaría de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, y en especial la Dirección General de Marina Mercante en su calidad de Autoridad Marítima.

- México: tal como se indicó en el respectivo análisis de su Ley de Navegación y Comercio Marítimo, existen normas que afectan la implementación de un sistema de TMCD, destacándose en especial, el mecanismo de la Reserva de Carga a favor de los Navieros Mexicanos.

Sin embargo, la institucionalidad considera normas especiales que posibilitan la apertura a otras banderas, bajo el principio de la reciprocidad en los términos que la estipulan los Tratados Internacionales, siendo este principio el que facilitará la implementación del nuevo sistema.

Los organismos que intervienen son la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en calidad de organismo superior del sistema y en especial la Dirección General de Marina Mercante, en calidad de Autoridad Marítima.

En este país, deberá además intervenir la Comisión Federal de Competencia y la Secretaría Relaciones Exteriores.

- Nicaragua: las restricciones son básicamente de reservas de carga en el caso de cabotaje; es decir, en el caso que la ruta diseñada para el TMCD, recale en dos puertos nicaragüenses en un viaje determinado, movilizandose entre dichos puertos, carga nacional o nacionalizada. Sin embargo, si se clasifica el servicio TMCD como un tráfico internacional, es posible aplicar

la norma general de apertura, que establece la Ley de Transporte Acuático para los tráficos de esta naturaleza.

Los organismos que intervienen son el Ministerio de Transporte e Infraestructura y la Dirección General de Transporte Acuático, en su calidad de Autoridad Marítima.

2.2 Convenios Internacionales

En los países integrantes de Mesoamérica, también se revisaron los convenios internacionales establecidos en relación al transporte marítimo, tales como los instrumentos que dicen relación con la navegación, la seguridad (Código de Mercancías Peligrosas, Código PBIP), las normas de formación de personal marítimo y otros existentes, con la finalidad de verificar el estado actual de ratificación e implementación de los diferentes convenios.

Al efecto, se presenta un detalle para los Convenios OMI y los Convenios ONU respectivamente, con los correspondientes comentarios asociados a cada uno de ellos.

2.2.1 Convenios OMI:

A continuación, se presenta un detalle de la suscripción de los distintos convenios OMI y su situación actual en cada país:

- LA CONVENCION CONSTITUTIVA DE LA OMI: Esta ha sido ratificada por los 10 países miembros del Proyecto Mesoamérica; es decir, Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.
- EL CONVENIO SOLAS: Ha sido ratificado por Belice, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificado por El Salvador.
- EL CONVENIO STCW: Ha sido ratificado por Belice, Colombia, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá. Falta que sea ratificado por Costa Rica y República Dominicana.
- EL CONVENIO MARPOL: Solo Panamá y Belice han ratificado todos los anexos. A República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y

Colombia solo les hace falta ratificar el Anexo VI. A Honduras al igual que México les faltan los Anexos III, IV y VI.

- CONVENIO FAL 65: Ha sido ratificado por Colombia, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificado por Belice, Costa Rica y Guatemala.
- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA 1966: Ha sido ratificado por Belice, Colombia, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua; Panamá y República Dominicana. Faltan que sea ratificado por Costa Rica y El Salvador. Igualmente falta ser ratificado su protocolo 88 por Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala y Colombia
- CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, COLREG 72: Ha sido ratificado por Belice, Colombia, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificado por Costa Rica.
- CONVENIO DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS 1972: Ha sido ratificado por Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificado por Belice, Colombia, El Salvador y Nicaragua. Su protocolo 96 solo ha sido ratificado por México.
- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES 1969: Todos los países lo han ratificado con excepción de República Dominicana.
- CONVENIO DE SUPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS Y SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN, SUA ,1988: Ha sido ratificado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificado por Belice y Colombia.
- CONVENIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO. SAR, 1989: Ha sido ratificado por: Colombia, Honduras y México y recientemente Panamá. Falta que sea ratificado por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y República Dominicana.
- CONVENIO DE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS. OPRC 1990: Ha sido ratificado por Colombia, México y El Salvador. Falta que sea ratificado por

Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, República Dominicana y Panamá.

En relación a los convenios señalados, en oportunidades anteriores técnicos calificados han realizado diversos análisis del proceso de integración económica, y recomendaron ratificar al menos los siguientes convenios:

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL - 73/78.
- Convenio Internacional sobre líneas de carga 1966.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, COLREG 72.
- Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos 1969.
- Convenio Internacional sobre responsabilidad civil de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- Convenio SOLAS.
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969.
- Convenio FAL 65.

Por lo tanto, al comparar el listado de los convenios recomendados, con los del listado antes indicado, podemos concluir que solo falta la ratificación en ellos de algunos países, resultando Costa Rica el país que debiera ratificar la mayor cantidad de normas.

2.2.2 Situación de los Convenios ONU

A continuación, se presenta un detalle de la suscripción de los distintos convenios ONU y su situación actual en cada país:

- **CONVENIO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. (REGLAS DE HAMBURGO):** Solo ha sido ratificado por República Dominicana. Falta que sea ratificado por Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México; Nicaragua; y Panamá.
- **CONVENCIÓN INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR. CONVEMAR 1982:** Ha sido ratificada por Belice, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Falta que sea ratificada por Colombia y El Salvador.

- **CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL:** No ha sido ratificado por ninguno de los países mesoamericanos.
- **CONVENIO SOBRE RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE DE COMERCIO INTERNACIONAL:** No ha sido ratificado por ninguno de los países mesoamericanos.
- **CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO, 2006 (CTM, 2006), de la OIT:** Sólo ha sido ratificado por Panamá. Faltan por ratificar el resto de los otros nueve países mesoamericanos. El Convenio recientemente ha cumplido sus condiciones de vigencia, deberá entrar en funciones durante el año 2013.

En relación a estos cuatro primeros convenios ONU, la falta de ratificaciones de los países es aún mayor en relación a los Convenios OMI, situación que también se produce a nivel mundial; al respecto, sería de gran conveniencia fomentar las ratificaciones de los mismos, ya que facilitan la implementación de un Sistema de TMCD. Considerando especialmente que dichos convenios regulan los regímenes de responsabilidad de los transportadores y de las estaciones intermedias de transferencias de cargas, como son los puertos secos y las zonas de apoyo logístico.

Adicionalmente, el convenio sobre Derecho del Mar reduce los problemas de delimitaciones marítimas y de extensiones del mar territorial, así como también la zona contigua y el mar presencial, lo que resulta de utilidad para solucionar futuros posibles problemas, sobre todo en los casos de desastres que se pudieren generar en las rutas de navegación que se establecerán para el TMCD.

2.3 Tratados de Libre Comercio

Así también, en el contexto de la institucionalidad vigente en los países integrantes de Mesoamérica, se revisaron los tratados de libre comercio y el marco general de cooperación técnica y económica, tanto entre ellos, como con otros países del mundo.

A continuación, se presentan los distintos tratados suscritos:

2.3.1 Tratado de libre comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América

El área CAFTA denominada cuenca Caribe está formada por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, República Dominicana y Estados Unidos; representa un tratado que busca la creación de una zona de libre comercio entre los países firmantes. No participan de este TLC Belice, Colombia, México y Panamá.

Este instrumento hace permanente los beneficios para el 80% de los productos centroamericanos que ofrece la Iniciativa de la Cuenca del Caribe, alcanzando un volumen comercial de mediano interés.

Este Tratado está compuesto por un total de veintidós capítulos, en el cual su estructura permite que se traten por separado las distintas temáticas referentes al libre comercio, regulando de manera especializada cada uno de los diferentes rubros.

La negociación, firma y ratificación del tratado, se realizó estableciendo etapas diferenciadas, para ajustarlas a las características y contexto político social de cada Estado.

El CAFTA, considera como objetivos fundamentales, el estimular la expansión y diversificación del comercio en la región, eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación de mercancías y servicios, promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio, aumentar las oportunidades de inversión y hacer valer los derechos de propiedad intelectual.

Por otra parte, es importante señalar que este Tratado no entra en contravención con los acuerdos regionales previos, por lo que no resulta afectado el proceso de integración centroamericano.

La esencia del Tratado consiste en desarrollar normativas concernientes al trato comercial, como el tema arancelario, el movimiento aduanero, el origen de los productos y las reglas internas para el tráfico de mercancías.

Como complemento, el Tratado regula los aspectos relativos a producción higiénica y protección al medio ambiente, respeto a los derechos de propiedad intelectual e inversión pública y privada, así como toda la legislación laboral en

los Estados de la zona CAFTA. También especifica los mecanismos para dirimir controversias y para el establecimiento de normativas de mutuo acuerdo.

La negociación del Tratado, se efectuó sobre la base de principios fundamentales previamente acordados por las partes, con expresas normas de respeto, y bajo tres elementos principales:

- Todo acuerdo tomado en razón del CAFTA, debe respetar plenamente las constituciones de cada país.
- Se debe buscar la congruencia del ordenamiento jurídico nacional con el Tratado.
- Se considera a los países centroamericanos negociantes, como una sola parte negociadora, propendiendo a que negociasen de manera conjunta.

Con el CAFTA, los Estados pierden de alguna forma su derecho de establecer normas que restrinjan el paso de mercancías por sus fronteras, no pudiendo establecer impuestos o reglas que dejen réditos fiscales o ventajas competitivas para los productores nacionales. En tal sentido, el CAFTA obliga a los Estados miembros a facilitar al máximo los canales de comercio.

2.3.2 TLC de México con Centroamérica.

Este tratado de libre comercio comprende los países de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y México; permite a las empresas de estos países Centroamericanos y México, fortalecer sus encadenamientos productivos, generar economías de escala y tornarlas más eficientes y productivas, además de reducir los costos de transacción, al actualizar los compromisos de acuerdos comerciales ya existentes.

En el caso de este Tratado, es conveniente señalar que antes de que se unificara en uno solo el convenio entre Centroamérica y México, existían tres acuerdos vigentes: uno entre México con El Salvador, Guatemala y Honduras, y otros dos separados entre México con Nicaragua y con Costa Rica respectivamente.

En estas materias se ha considerado que éste TLC, es un desafío para el sector privado de los países involucrados, ya que le permite llegar a ser más productivo y competitivo para aprovechar las ventajas del Tratado.

Este pacto permitirá que empresas de ambas regiones fortalezcan sus cadenas de producción, utilizando materias primas de origen centroamericano para la confección de textiles, que antes debían ser de origen nicaragüense.

2.3.3 TLC de Colombia con Centroamérica

El Salvador, Guatemala, y Honduras, países del triángulo de Centroamérica iniciaron trámites con Colombia para firmar un Tratado de Libre Comercio, con la finalidad de mejorar las condiciones de acceso de productos, que permitan afianzar el comercio entre cada uno de estos cuatro países. Con este acuerdo, se espera compartir las ventajas económicas de cada nación y promover las inversiones mutuas, tales que permitan alcanzar un mayor nivel de desarrollo.

Los acuerdos de Colombia con estos países del triángulo norte, se han basado en pactos de alcance parcial suscritos en el marco de la ALADI, los cuales consideran un pequeño grupo de productos a través de preferencias arancelarias fijas.

El Tratado tiene por objeto fundamental la integración económica de los países incluyendo el trato nacional y acceso de mercancías, inversión, servicios, comercio electrónico, contratación pública, solución de diferencias, cooperación, medidas sanitarias y fitosanitarias, facilitación del comercio, normas de origen y medidas de defensa comercial, medidas técnicas, entre otros. Por otra parte, estipula la promoción del desarrollo económico de manera congruente con la protección y conservación del medio ambiente, así como con el desarrollo sostenible.

2.3.4 Acuerdo Marco de Cooperación entre la Comunidad Europea y las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá

Sin duda entre los distintos tratados y convenios suscritos entre Centroamérica y otros países u organismos Internacionales, este Acuerdo Marco es de interés para el Proyecto Mesoamérica y en forma especial para el sistema de TMCD. Ya que el mismo contiene específicamente normas sobre el transporte marítimo, al establecer que las partes se han comprometido a que las cuestiones relativas al funcionamiento del transporte marítimo, se deberán abordar de manera apropiada, y en particular, cuando ello pudiera crear obstáculos al desarrollo de los intercambios.

Al respecto, se establece que se buscarán soluciones mutuamente satisfactorias, respetando el principio de la libre y leal competencia sobre una base comercial, lo que debe ser tratado por la Comisión Mixta.

2.4 Rol y Participación de los Actores Relevantes

Para el desarrollo de estas materias se ha utilizado una metodología de análisis sociopolítico, moderna, diseñada con criterios centroamericanos, la cual se basa en la investigación estadística de las redes sociales de Internet, y la participación y representación en los eventos internacionales sobre la materia, es decir las reuniones de ROCRAM, de la CIP/OEA, de REPICA, de Logística Internacional, etc.

Esta metodología fue diseñada por el profesor Dr. Pedro Trujillo Álvarez, de la Universidad Francisco Marroquín de Guatemala, CA., y ella permite utilizar, una serie de herramientas que determinan el análisis político-estratégico de un área determinada de la sociedad, definiendo un problema que es sometido, a la discusión de ciertos estamentos de la misma, con el propósito de que el debate, fomente el intercambio de ideas y conceptos, especialmente los relacionados con la estabilidad política, y la influencia de los actores relevantes en los procesos de globalización.

Para seleccionar a las entidades más relevantes se ha procedido a investigar las páginas WEB de Centroamérica relacionadas con transporte y los vínculos que nacen de ellas, evaluando un total de 52 páginas y los eventos de los últimos cuatro años, todo lo cual permitió identificar los organismos públicos y privados que mayoritariamente han contribuido en esas informaciones y destacado en sus actuaciones gremiales.

Es importante destacar que en este proceso de diseñar un Sistema de TMCD, y dadas las evaluaciones a que nos hemos referido en la metodología utilizada, se ha identificado a los actores relevantes en cada país Miembro, correspondiendo éstos al Sector Gubernamental, a las Autoridades Portuarias y al Sector Privado; al efecto, considerando la importancia e intervención que los distintos agentes económicos posean en las operaciones de carga y de comercio exterior.

2.4.1 Sector Gubernamental

Entre los actores relevantes del sector gubernamental, es fundamental destacar que el proyecto Mesoamérica se sustenta en algunos organismos principales de carácter regional y otros directamente relacionados con ministerios o estructuras de cada uno de los países miembros:

- Estructura del Proyecto Mesoamérica:
 - Comisión Ejecutiva.
 - Oficinas Nacionales.
 - Dirección Ejecutiva.
 - Grupo Técnico Interinstitucional.
 - Comisiones Técnicas.

- COMITRAN: Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica.
- COCATRAM: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.
- MICIVI: Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala.
- MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica.
- MTI: Ministerio de Transporte e Infraestructura de Nicaragua.
- SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México.
- SOPTRAVI: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda de Honduras.
- Secretaría Relaciones Exteriores de México: Dirección General del Proyecto Mesoamérica.

En esta situación y dada las actuales estructuras de integración vigentes en el sector público, se estima que se debería destacar la importancia de la COCATRAM, en su calidad de órgano técnico, designado como asesor para la asistencia y apoyo del sistema TMCD, así como sus efectos para los países miembros de dicha institución, para lo cual reviste especial connotación, su asesoría al COMITRAN, así como a los gobiernos, lo cual debe responder a los lineamientos y políticas dictadas por el Consejo de Ministros.

COCATRAM, ha sido creada para la adopción de políticas, medidas, recomendaciones y decisiones en los diferentes campos del transporte marítimo, las cuales deben ser aplicadas a nivel regional y nacional, con miras

a lograr un desarrollo armónico y efectivo del sector, así como frente a intereses y organismos extra regionales.

Aunque este organismo, no tiene más facultades que aquellas que expresamente, le confieren sus Estatutos y la Resolución Constitutiva del Proyecto Mesoamérica, puede colaborar muy decididamente, para emitir recomendaciones y establecer condiciones tales que permitan la implementación del Sistema TMCD con obligatoriedad para los países miembros del mismo y con una fuerte influencia en República Dominicana, México y Colombia.

Asimismo el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN) como organismo supranacional que aprueba la Estrategia a seguir en lo Marítimo Portuario Regional Centroamericano, se visualiza como la cumbre técnica, que podrá llevar a la implementación las estructuras de un nuevo Sistema.

Por lo tanto, se estima que, sin perjuicio de la participación que les corresponde a los Ministros de Transportes de cada país, hay mecanismos en el marco del Proyecto Mesoamérica, que permiten la implantación del TMCD, en cuanto al área gubernamental. Ello, sin perjuicio de que en el caso de México, será necesario también la participación de la Comisión Federal de Competencia, y la Secretaría General del Proyecto Mesoamérica, dependiente de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

De esta forma, por la vía de los mecanismos ejecutores del Proyecto Mesoamérica, Colombia, México y República Dominicana podrán ser integrados al Sistema, sin mayores dificultades al estructurar los órganos que deberán conducir los acuerdos

2.4.2 Autoridades Portuarias

En el sector Estatal, es importante adicionar el sistema portuario, ya que en muchos de los países los procesos de modernización se encuentran en plena evolución y las autoridades portuarias tienen incidencia directa en las decisiones de mayor importancia, entre las cuales se deben considerar actores tales como:

- APORDOM: Autoridad Portuaria Dominicana.
- AMP: Autoridad Marítima de Panamá.

- AMP: Autoridad Marítimo Portuaria de El Salvador.
- "Belize Port Authority" (Autoridad Portuaria de Belice).
- Dirección General de Marina Mercante de México.
- Dirección General de Puertos de México.
- CEPA: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador.
- CPN: Comisión Portuaria Nacional de Guatemala.
- ENP: Empresa Nacional Portuaria de Honduras.
- EPN: Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua
- Superintendencia de Transportes y Puertos de Colombia.
- División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica.
- JAPDEVA: Junta de Administración para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica de Costa Rica.
- INCOP: Organismo Portuario para la Vertiente Pacífico de Costa Rica

2.4.3 Sector Privado

En el área del sector privado y tal como se indicó anteriormente, los diferentes sectores están agrupados por especialidades, lo cual facilita la identificación de los actores separándolos en los siguientes grupos:

a) Exportadores e importadores:

- APEX, Asociación Panameña de Exportadores.
- APENN, Asociación Nicaragüense de Productores y Exportadores de Productos No Tradicionales.
- CADEXCO, Cámara de Exportadores de Costa Rica.
- CANACO, Cámara Nacional de Consolidadores de Carga y Afines de Costa Rica.
- CEI, Centro de Exportaciones e Inversiones de Nicaragua.
- COEXPORT, Corporación de Exportadores de El Salvador.
- CUTRIGUA, Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala.
- FECAMCO, Federación Centroamericana de Cámaras de Comercio.
- FECAEXCA, Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica.
- FPX, Federación de Agroexportadores de Honduras.
- USUARIOS, Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre de Centroamérica.
- CUTMA, Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Colombia.

b) Transportistas

- ANRD, Asociación de Navieros de la República Dominicana.
- ASONAV, Asociación de Navieros de Guatemala.
- ACORNEA, Asociación Hondureña de Compañías Representantes Navieros.
- AMAN, Asociación Mexicana de Agentes Navieros de México
- ATI, Asociación de Transportistas Internacionales.
- CANACAR, Cámara de Autotransportes y Comunicaciones de México
- CANATRAC, Cámara Nacional de Transportistas de Carga de Costa Rica.
- CUTRIGUA, Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala.
- CMP, Cámara Marítima de Panamá.
- CATRACHO, Cámara de Transporte de Carga de Honduras.
- CUTMC, Consejo de Comités de Usuarios del Transporte Centroamericanos.
- CSA, "Caribbean Shipping Association" (Asociación de Navieros del Caribe)
- FECATRANS, Federación Centroamericana de Transporte.
- FETRACANIC, Federación de Transportistas de Carga de Nicaragua.
- FNH, Ferrocarril Nacional de Honduras.

En el Taller de difusión del proyecto TMCD, que se realizó de conformidad a lo establecido en los Términos de Referencia, se presentó el avance del Estudio a esa fecha incluyendo los Alcances 1, 2 y 3 respectivamente, a la consideración del sector público y del sector privado, debidamente representados por los actores relevantes que participaron en el mismo.

Los cuales constituyen una serie de actores de gran relevancia, representados tanto por las autoridades de los países, como por generadores de las cargas, usuarios y prestadores del servicio, los que durante el proceso de integración centroamericano, se han ido agrupando en asociaciones o cámaras, que nos proporcionan los canales de comunicación a los cuales se dirigió la propuesta, cuyos resultados se materializan en la formulación definitiva del modelo.

3. DISEÑO DEL MECANISMO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA E INCENTIVOS A LOS GENERADORES DE CARGA

3.1 Introducción

En un proyecto de esta naturaleza, es indiscutible que es necesario buscar un equilibrio para la adecuada participación público privada, la que deberá orientarse al cumplimiento del objetivo central, cual es la de actuar como un mecanismo o palanca para dotar a la sociedad de cada uno de los países, de los medios que le permitan su mejor desarrollo.

Este mecanismo, debe generar recursos suficientes en la economía, a fin de permitir que todos los agentes participantes, tales como Gobiernos, importadores, exportadores, generadores de cargas, inversionistas, bancos y la sociedad en general, obtengan una resultado aceptable y un sistema de transportes eficiente.

Bajo la premisa antes indicada, se debe considerar, que para que los Gobiernos satisfagan su misión del interés público y nacional, su participación debe estar orientada a ser el elemento impulsor del sistema y a su vez, la participación privada deberá ser el ente operativo del mismo.

En estas circunstancias, se debe considerar que, según los resultados del Informe Alcance 1 de este Estudio, en la actualidad existe un potencial en ambos océanos, de más de 177 mil TEUS, los que aumentan en los años siguientes de acuerdo con el crecimiento económico de los países.

A su vez, descontando el movimiento de graneles sólidos y líquidos que se transportan vía marítima entre los países de Mesoamérica, el transporte terrestre constituye en la actualidad, la principal vía de conectividad entre dichos países.¹

Por otra parte, se debe considerar que en la zona existe transporte marítimo de carga general y contenedores, tanto entre los países mesoamericanos, como con destinos y orígenes internacionales de comercio exterior, las que en algunas rutas específicas constituyen de por sí un servicio tipo TMCD.

¹ Esto excluye a Colombia y República Dominicana que no tienen conectividad terrestre con el resto de los países de Mesoamérica.

En estas materias, es importante destacar que en el Informe Alcance 2 de este Estudio, se evaluaron las distintas opciones de un servicio TMCD, tanto en el Océano Pacífico, como en el Mar Caribe y se presentaron los antecedentes, con sus flujos de carga y volúmenes asociados.

Dadas estas circunstancias, se propone establecer un mecanismo de participación público privada tal que, los Gobiernos de los distintos países establezcan las reglas iniciales del servicio y luego mantengan tanto un seguimiento como control del mismo, procurando que se promocióne una cooperación e integración de los transportistas terrestres con los transportistas marítimos, ya sea celebrando acuerdos de cooperación o de integración entre sus empresas, tales que permitan generar un transporte multimodal.

3.2 Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica

Se trata básicamente de constituir rutas marítimas eficientes entre los países mesoamericanos, con servicios regulares de transporte marítimo de alta calidad, que combinados con otros medios de transporte, puedan complementar el movimiento de mercancías por carretera.

Las cadenas de transporte marítimo-terrestre deben alcanzar un sello de efectividad tal que supone el cumplimiento de los estándares preestablecidos, durante todo el proceso de su implementación, los que se sustentan en tres ejes principales:

- Proporcionar un sistema de transporte de mercancías complementario al transporte terrestre, que permita una utilización más eficiente de las carreteras.
- Aportar mejores y más confiables conexiones para las distintas regiones de Mesoamérica.
- Colaborar a desempeñar un papel fundamental, en la construcción de una economía mesoamericana más fuerte y sostenible.

El servicio TMCD necesariamente va ligado a la intermodalidad y a la combinación de modos de transporte diferentes, que han de establecer cadenas logísticas bien estructuradas, donde los agentes que la componen abandonen su enfoque de competidor para sustituirlo por el de colaborador o servicio complementario, conceptos que se hacen imprescindibles para asumir los desafíos planteados por la política de transportes mesoamericana.

Dado lo anterior, se debe enfatizar la importancia del tráfico de mercancías y de los trámites que éste conlleva, advirtiendo de que el éxito de esta nueva estructura dependerá de ciertos requisitos como concentración de la carga, apoyo de los agentes involucrados en el transporte, simplificación de trámites administrativos, uso de mecanismos electrónicos de comunicación y que las autoridades portuarias estén en sintonía con estos nuevos requerimientos de servicios.

Como información adicional y complementaria en la estructuración del servicio TMCD para Mesoamérica, en el Anexo 1 de este informe se presentan los antecedentes de las denominadas "Autopistas del Mar" en Europa, estructuras de servicio de transporte marítimo de corta distancia. Estos proyectos se sustentan en transferir el tráfico terrestre de carreteras, mediante fuertes subsidios de los países que participan tanto a los puertos como al transporte marítimo. Actualmente, como resultado de la crisis económica en Europa, estos servicios han visto cuestionado su futuro debido a la reducción de demanda y de los subsidios entregados.

3.3 Diseño de un Modelo de Negocio de TMCD

El sistema del TMCD que se propone, consiste en la instalación de un servicio de transporte marítimo, en líneas navieras regulares, que recorra los puertos de Mesoamérica, en ambas costas, conectándolos entre sí y con los grandes puertos de transbordo, transformándolo en una alternativa intermodal de transporte, que mejore la calidad y el costo del servicio, ayude a preservar la infraestructura y el medio ambiente, alivie la congestión de las carreteras, y constituya una alternativa en el caso de desastres naturales.

Desarrollar el Sistema de TMCD, exige ciertas mejoras y obliga a las autoridades portuarias y a los países miembros del Proyecto Mesoamérica, a contribuir de forma activa para su consolidación.

Los puertos que deseen ofrecer un servicio de calidad, deberán contar con infraestructuras adecuadas, servicios competitivos, capacidad física y logística para concentrar y distribuir cargas. También resulta fundamental el poder agilizar los trámites y que los costos portuarios resulten competitivos.

Para la estructura legal y el marco jurídico sobre los cuales establecer el servicio TMCD, se consideraron dos alternativas, la de la modificación del

marco jurídico existente y la de aprovechar la institucionalidad del proyecto Mesoamérica, cuyo detalle se presenta en los puntos siguientes:

a) Alternativa 1: Modificación del Marco Jurídico

Esta alternativa corresponde al diseño de una estructura jurídica, fundamentada en la promulgación de reformas legales para el sector marítimo portuario en todos los países mesoamericanos, a fin de homologarlos a todos ellos y establecer una legislación única al respecto.

A continuación, se presentan algunas de las características principales de la legislación correspondiente:

- Estaría basada en el diseño de una Ley General Uniforme de Transporte Acuático, semejante al CAUCA utilizado por las Aduanas, que sustentaría las regulaciones aplicables al transporte acuático y dentro de ella, al sistema de TMCD.
- Esta Ley General, debería contener normas iguales a fin de obtener una aplicación uniforme en los diez países del Proyecto Mesoamérica.
- Para su proceso de aprobación, esta Ley debería ser promovida y tramitada paralelamente en todos los Parlamentos de los países Miembros.
- Esta Ley General, debe establecer la definición del término TMCD y su respectivo campo de aplicación; así también, definir el Organismo Comunitario, encargado de llevar adelante las acciones destinadas a implementar el sistema, su coordinación y control del mismo.
- Por otra parte, la Ley General debe establecer un mecanismo que cumpla con las funciones de ser el ente de coordinación entre gobiernos, y actores privados, para la planificación, promoción y desarrollo del Sistema.
- La normativa debe establecer el perfil que deberían cumplir los transportadores marítimos o terrestres, tales como capital mínimo, número de naves de su propiedad, sede de sus negocios, etc.

- Esta ley general, debe definir el régimen de responsabilidad de los transportadores marítimos en este servicio, las condiciones de los contratos de transporte, la aplicación de las normas de los convenios marítimos internacionales, que serían de aplicación obligatoria.
- La normativa general, también debe regular los procedimientos que permiten otorgar autorizaciones para la operación del sistema TMCD, las cuales se estima se deben autorizar por medio de un mecanismo de Licencias de Operación, para luego entregar a los interesados mediante un mecanismo a definir.

Esta alternativa de adecuar las legislaciones vigentes en los países por una sola común, es sin duda, el mecanismo con la posición más ortodoxa. Se debe destacar que este mismo camino, ha sido el que se ha recomendado por los estudios anteriores realizados en esta materia.

Si bien es cierto, esta alternativa otorgaría la máxima seguridad jurídica a los interesados, sus normativas no serían de fácil acuerdo, y se prevé que no se concretarían con la celeridad requerida, en consideración a que se deberán sustentar en la elaboración de un nuevo régimen institucional regional, que se podría implementar solo una vez acordada, aprobada y ratificada por los respectivos Parlamentos.

Por ello, a pesar de los beneficios que esta propuesta traería consigo, ella, transformaría el proceso de implementación del sistema de TMCD, en un largo camino a transitar, lleno de discusiones nacionales, internas y colectivas, en los diferentes estamentos de los Gobiernos y en sus respectivos Parlamentos.

Se estima que lo anterior generaría, una gran cantidad de estudios y de decisiones, debiendo considerar que involucra incorporar en la modernización institucional, las legislaciones marítimas de Colombia, Honduras, México y Nicaragua, cuyo análisis se realizó en el capítulo anterior.

b) Alternativa 2: Institucionalidad Vigente

Esta alternativa corresponde al diseño de una estructura jurídica, fundamentada en el marco de la institucionalidad vigente del Proyecto Mesoamérica, en la que la Cumbre de Mandatarios, es la máxima instancia de decisión y por ende, la entidad que posee las facultades necesarias y el mandato que permite implementar un proyecto de esta naturaleza.

Esta opción de considerar la institucionalidad vigente, tiene las siguientes bases fundacionales:

- Se elaboraría una Resolución de Mandato, que establecería el Modelo a implementar, la cual, para su validación, se sometería a la aprobación de La Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno. Al efecto, sería de aplicación obligatoria en todos los países Miembros del Proyecto Mesoamérica.
- Se establecería un modelo de servicio TMCD que unifique criterios y suprima interferencias entre los países mesoamericanos, tanto en las actividades de transporte marítimo, como de servicios portuarios.
- Se establecería en la Resolución un Plan Piloto, el cual sería coordinado y controlado en el marco de la Institucionalidad del Proyecto Mesoamérica, a través de un área específica.
- El Modelo, en una primera instancia, tendría algunos incentivos a los distintos eslabones de la cadena logística, tales como los puertos, el transporte marítimo, los correspondientes transportes terrestres y los generadores de carga. Sin embargo, si éste resulta económicamente viable, se debería sustentar en sí mismo, probando sus resultados durante el funcionamiento del Plan Piloto.

En este contexto, la recomendación de INECON es optar por la alternativa 2 planteada; es decir, implementar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia -TMCD- aprovechando el marco de la institucionalidad vigente del Proyecto Mesoamérica.

Los análisis anteriormente indicados, junto con las bases de información presentadas en los informes de Alcance 1 y 2, como asimismo las conclusiones y recomendaciones de Inecon en este capítulo se presentaron en la realización del Taller de Difusión realizado los días 9 y 10 de abril de 2013 en la ciudad de Managua. La dinámica de dicho y sus resultados se presentan en el capítulo 5 de este informe.

4. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN APLICADA

En el desarrollo del Modelo propuesto es importante considerar la aplicación de las nuevas tecnologías de la Información, ya que éstas son un elemento de coordinación necesario para las operaciones en los puertos de origen y destino, en las Aduanas de los países y de las correspondientes empresas navieras que presten el servicio TMCD.

En este campo se realiza un análisis de las tecnologías de información necesarias en los distintos niveles y organismos que se encuentran involucrados en el transporte marítimo y en el TMCD en particular.

Dado el hecho que el concepto de las tecnologías de información se basa en la existencia de una plataforma que permita interconectar Nodos, que a su vez puedan constituir otras redes de interconexión, de tal forma que, entre ellos se produzca un intercambio de información bajo tres reglas básicas:

- Interactividad.
- Asincronismo.
- Conectividad en línea (esta última es inherente a su naturaleza).

El rol estratégico de estas actividades estaría orientado a que en la actualidad las organizaciones requieren alcanzar metas a largo plazo que se encuentren relacionadas con el concepto de visión, que es el centro que mueve a las Tecnologías de la Información, en función de su rol dentro de las organizaciones modernas.

En estas materias, las Tecnologías de la Información son el canal de comunicación más eficiente y expedita que las sociedades poseen para sustentar el concepto de Globalización.

La mensajería instantánea, es a su vez el principio principal del sistema, el cual se basa en el mantenimiento de una conversación en línea, de forma asincrónica, entre un emisor y un receptor, usando para ello una plataforma software, donde los principios de la mensajería instantánea son:

- Aviso de presencia.
- Transferencia en tiempo real de datos.
- Plataforma de Chat.



Para su funcionamiento es necesario un ente informático que realice el servicio de mensajería instantánea y que se diferencie del correo electrónico, para que las conexiones se realicen en tiempo real.

La mayoría de los servicios ofrecen el *"aviso de presencia"*; indicando cuando el usuario de una lista de contactos se conecta o en qué estado se encuentra, si está disponible para tener una conversación.

La mayoría de las empresas operadoras utilizan redes propietarias de los diferentes proveedores de software que ofrecen este servicio y, adicionalmente, se interconectan a programas de mensajería instantánea que utilizan el Protocolo abierto Jabber, con un conjunto descentralizado de servidores donde estos protocolos usan puertos estándares para establecer la comunicación.

Se plantea para el proyecto un esquema de conexión al sistema, mediante el uso de redes virtuales privadas, empleando algoritmos de encriptación y seguridad generalmente aceptados. El resultado de la implementación produce estimativamente un ahorro asociado al transporte y envío de expedientes, así como el tiempo efectivo de atención a los generadores de cargas.

Debe quedar claro que el análisis de la Tecnología de la Información a aplicar debe estar sustentado en la maximización del valor del Sistema para determinar cuáles serían los mejores mecanismos para monitorear y dar seguimiento a la realización del beneficio inicialmente estimado.

La idea central es desarrollar un Proyecto de Tecnología de la Información, para la cadena logística, en especial la marítima portuaria, con acceso de los Servicios Públicos y las empresas privadas involucradas, así como del ente Contralor propuesto del Proyecto Mesoamérica.

Se estima que es muy importante para este sistema, abordar aspectos adicionales como es mantener al día toda la información sobre la emisión de los B/L, la ubicación de los buques, (GPS); dar seguimiento a las fechas de arribo y zarpe de los mismos, tiempo en el cual la carga debe estar en el puerto, etc., ya que como las distancias son cortas, los tiempos serán reducidos y esto se deberá coordinar al máximo para hacer productivo el sistema, con un funcionamiento eficiente y con las combinaciones necesarias del transporte terrestre y el marítimo.



En este sentido la implementación de tecnología aplicada para mejorar la eficiencia de los distintos eslabones de la cadena es fundamental, ya que el uso de estas herramientas permitirá, a través de la información en línea, disponer de los datos que faciliten el acceso de los distintos actores, sean públicos o privados, de la cadena logística al proceso de transporte de su carga.

En este proceso será necesario otorgar el mayor apoyo a la difusión de la información en línea, como por ejemplo los horarios de atención normales, frente a la operación continua de un puerto, que pueden presentarse como una dificultad entre las posibilidades tecnológicas, las necesidades de los clientes del sistema portuario y la gestión de algunas agencias públicas y privadas relacionadas.

En estas áreas se puede mencionar la necesidad de aplicar los avances tecnológicos que en la actualidad se están desarrollando en otros sectores tales como:

- Interconexión y operaciones aduaneras integradas.
- Presentaciones electrónicas a las Aduanas de las destinaciones aplicadas a las cargas.
- Traspasos de manifiestos electrónicos en los diferentes puertos y Aduanas.
- Proyectos de información global y particular de tiempos de operación.

Estos y otros esfuerzos tienen algunas componentes específicas a cada realidad, lo que alerta respecto del desarrollo coherente de estas Plataformas tecnológicas.

Por años la evolución de las tecnologías de información han obligado a la reingeniería de procesos o al menos, al rediseño de procesos antes de aplicar las normas de la informatización. En este caso, la revisión de actos administrativos es recomendable cuando se plantea esta nueva fase de innovación marítima portuaria.

Los distintos actores concurrirán a estos sistemas de información, los que deberán ser construidos con estándares y convenciones para que los principales actores puedan concordar, en cuanto al Software y al Hardware.

Para que estos requerimientos funcionen eficientemente en un sistema de TMCD, se requiere la mayor coordinación posible entre las empresas y los organismos públicos encargados de la documentación, tales como Puertos y Aduanas, para evitar duplicación y redigitación de datos. Es importante considerar que en auditorias que se han efectuado en otros puertos de Ibero América, se ha detectado que hasta el 72% de los datos es digitado entre 2 a 4 veces, con el consiguiente incremento de tiempo, errores y costos en la tramitación.

Asimismo, es conveniente disponer de un Sistema de Bases de Datos de las empresas que prestarán los respectivos servicios, sean Navieras, transportadores terrestres, empresas portuarias, etc. lo que permitirá la coordinación de las operaciones, la implementación de los mecanismos de control y la generación de indicadores de gestión de la industria.

Al mismo tiempo, uno de los requisitos más importantes de este modelo es que sea amistoso con los usuarios, con los clientes finales y con la Entidad de Control.

Todo lo anterior deberá ser cubierto por elementos tecnológicos e incorporados a páginas web de los usuarios y de los prestadores de servicios y a un sistema de información en línea.

Además, tal como se ha expresado, es necesario disponer de un sistema documental en línea, que permita ser alimentado con la información de los generadores de cargas, de las empresas transportadoras y de los órganos controladores, lo que constituye una especie de Central de Oferta y Demanda de Transporte.

Esta propuesta se basa en el establecimiento de una red única, integrada e implementada bajo plataformas Microsoft, Novell, Unix y Linux, con los siguientes servicios

- Interconexión al sistema TIC.
- Posibilidad de efectuar trámites aduaneros vía informática.
- Interconexión a Puertos.
- Interconexión a transportadores terrestres.
- Interconexión a Navieras.
- Confección de B/L electrónicos.
- Manejo de Bases de Datos.



- Acceso del sector público y del sector privado, previa obtención de una clave que se otorgaría por el ente contralor DE.

La implementación de estos servicios permitiría la utilización del EDI, (Electronic Data Interchange; o Intercambio Electrónico Datos), tal cual se ha aplicado como buena práctica en otros países de Iberoamérica.

El sistema tiene como objetivo la optimización y agilización del circuito documental utilizado en el proceso de despacho de mercancías entre los distintos Agentes Portuarios (consignatarios, agentes de aduana y terminales de estiba) y los Organismos Públicos (Aduana, Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria) que intervienen en el tráfico marítimo de mercancías.

Los objetivos perseguidos por el sistema son:

- Reducción o eliminación total del soporte documental para el intercambio de información en el despacho aduanero.
- Disminución del plazo de permanencia de las mercancías en las aduanas.
- Ampliación de horarios derivada de la permanente conexión a una red.
- Conocimiento, en el momento de la descarga, de las mercancías que serán reconocidas por la Aduana u otros organismos.
- Celeridad derivada de la posibilidad de solicitar en la aduana determinadas operaciones y destinos aduaneros antes de la llegada de la mercancía al recinto.
- La recepción conforme de las mercancías en las oficinas del interesado.

Las principales características del sistema son las siguientes:

- Único: Para el tráfico de cualquier aduana del territorio que cubra.
- Modular: Con la utilización del sistema EDI en todas las aduanas, en cada una de ellas en todos los recintos y, en estos últimos, en la totalidad de sus operaciones.

El sistema operativo es el siguiente:

- En lo que se refiere a manifiestos, se establece a la Autoridad Portuaria como Ventanilla Única para su entrega pudiendo los consignatarios entregarlos en papel o vía EDI. En cualquiera de los casos la Autoridad Portuaria envía a la Aduana la totalidad de los manifiestos vía EDI.

- En lo que se refiere a Documentación Aduanera los Agentes Aduanales pueden enviarlos a la Aduana vía EDI o vía papel. Los que optan por la primera opción reciben también por esta vía, la notificación de inspección física o documental. Este caso deja operativas tanto la exportación como la importación.

El esquema anterior presentado constituye una conceptualización de lo que en la actualidad se considera ideal para el funcionamiento de las cadenas logísticas integrales y globales en el comercio mundial. En los países de Mesoamérica, de acuerdo a las entrevistas efectuadas, hay distintos grados de desarrollo de estos sistemas. Por ejemplo las aduanas de Guatemala y El Salvador se encuentran integradas en la mayoría de las operaciones.

Conviene hacer notar que en la industria naviera portuaria hay distintos tipos de sistemas de información asociados a cada una de las actividades principales.

- a) Navieros. Los sistemas de información y gestión de las compañías navieras son necesarios para el adecuado manejo de las cargas y su transporte desde el puerto de origen hasta el de destino. Estos sistemas incluyen módulos para el manejo de los contenedores vacíos. Algunas compañías navieras, dependiendo del tipo de contrato, pueden controlar y gestionar la carga desde origen en la fábrica del productor hasta el lugar de destino.
- b) Operadores Portuarios. En este caso los sistemas de información y gestión son necesarios para el manejo adecuado de las cargas dentro del puerto. De esta forma el puerto cuenta con la información de ubicación y contenido de cada uno de los contenedores que se encuentra bajo su responsabilidad. También los operadores portuarios manejan sistemas similares para la carga suelta y la de granel.
- c) Organismos de control del Estado. En este caso los sistemas de información son necesarios para la tramitación y control de las mercancías que entran y salen del país, por lo que uno de los usuarios principales de estos sistemas son las Aduanas de los países y los organismos de control fitosanitario. Estos sistemas pueden o no ser integrados entre distintos organismos, tipo "ventanilla única", e incluso en algunos casos integrados con los de los operadores portuarios y marítimos.



Todos estos sistemas son de alto costo de inversión y desarrollo e instalación, sobretodo los que buscan mayor integración entre los distintos agentes, pero tienen el beneficio de hacer más expeditos los trámites de las mercancías. Se estima que un buen sistema puede reducir a la mitad el tiempo necesario para una operación de comercio exterior, por ejemplo de 18 días a 11 días, que es el promedio de la OCDE. Recientemente los organismos del Estado en Ecuador y Chile han comenzado la instalación de sistemas integrados de comercio exterior con un costo de entre 7 y 9 millones de dólares.

Es conveniente notar que estos sistemas sirven a toda la carga internacional que se moviliza por los puertos y fronteras terrestres y no solamente para un proyecto como el de TMCD. Por ello, para efectos de lo que se requiere adicionalmente en la propuesta contenida en este informe, se estima que se requiere un sistema de información del proyecto TMCD para control estadístico de las cargas que se movilizan en el área y no para un control de organismos del Estado pues eso se encuentra incluido en lo que realizan estos organismos con todas las cargas y modos de transporte. Este sistema es de menores requerimientos que los utilizados por el Estado y se estima que ello puede tener un costo de 200 mil dólares.

5. TALLERES DE VALIDACIÓN Y DIFUSIÓN.

Para el diseño de los Talleres de Validación y Difusión, se estimó conveniente utilizar una metodología que se encuentra probada y debidamente consolidada, la cual funciona desde hace unos años, siendo conocida por todos los funcionarios y personal privado de los países miembros, ya que la misma está basada en las técnicas desarrolladas por CEPAL, bajo los siguientes lineamientos:

- Se efectuó un solo taller unificado, con participación de toda la población objetivo; es decir, sector público y sector privado, entre los cuales se incluyen las autoridades del sistema centroamericano, los organismos del proyecto Mesoamérica, las empresas portuarias, los exportadores, los importadores, los transportistas terrestres, las empresas navieras existentes en la zona y los generadores de cargas.
- La exposición del proyecto realizada por Inecon, se agrupó según los alcances de las diferentes partes del Estudio, con una disertación tipo clase magistral apoyada mediante una presentación por medio del programa Power Point, con consultas de los asistentes después de cada una de los tres alcances presentados.
- Se crearon cuatro Grupos de Trabajo, con participación de todos los sectores en cada uno de ellos, en los cuales se trabajó con preguntas generales sobre el proyecto TMCD y su servicio asociado; cada uno con un moderador, un relator, un representante del consultor y un representante de la contraparte.
- Los diferentes Grupos de Trabajo, tuvieron un análisis y una discusión separada de los diferentes temas, de los cuales se elaboraron propuestas o modificaciones, y se sometieron a la asamblea ampliada.
- La Reunión Plenaria discutió las presentaciones de los Grupos de Trabajo y elaboró un Informe Final de Conclusiones y Recomendaciones, que resume los resultados del Taller, los que fueron recogidos por Inecon para su incorporación en el Informe Final.

A continuación, se presenta un resumen del temario, de los participantes, panel técnico, expositor, participantes y conclusiones del Taller de Validación y Difusión:



a) Lugar y fecha:

Managua, Nicaragua: Salón Momotombo, Hotel Barceló
9 y 10 de abril de 2013

b) Nombre del Taller

Taller para la Validación y Consulta del Informe Preliminar del Estudio de Factibilidad para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica

c) Temario

- Introducción al Taller
- Alcance 1: Comercio Mesoamericano
- Alcance 2: Potenciales Líneas de TMCD en Mesoamérica
- Alcance 3: Diseño Institucional. Modelo de Gestión

d) Expositor

Sr. José Manuel Mendía Inecon
Apoyo: presentación en Power Point de los Alcances 1, 2 y 3

e) Panel Técnico:

Ingeniero: Sr. Ricardo Ramos -Inecon
Ingeniero: Sr. José Manuel Mendía - Inecon
Ingeniero: Sr. José Barrientos - Inecon
Capitán: Sr. Claudio Sepúlveda - Inecon

f) Materiales entregados previamente

Resumen ejecutivo del estudio

g) Programa



PROGRAMA PRELIMINAR
TALLER PARA LA VALIDACION DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL
TRANSPORTE MARITIMO DE CORTA DISTANCIA

09-10 de Abril de 2013
 Salón Momotombo
 Hotel Holiday Inn
 Managua, Nicaragua
 Martes 09 de Abril de 2013

Tiempo	Actividad	Responsable
10:00 - 14:00	Acreditación/Registro	Autoridad Marítima de Panamá
14:00 - 14:30	Bienvenida	Luis Fernando Coronado Presidencia-Protempore COCATRAM
	Palabras de la Institución Ejecutora del Proyecto	María Luisa Villegas de Durán Despacho Superior Autoridad Marítima de Panamá
	Inauguración	Elayne Whyte Gómez Directora Ejecutiva Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica
14:30 - 15:00	Foto Grupal	COCATRAM
15:00 - 15:30	Refrigerio	

15:30 - 17:30	Introducción	Autoridad Marítima de Panamá
	Fundamentos del Estudio	INECON
	Resumen del Diagnostico Comercio Mesoamericano	INECON
	Bases Comerciales	
	Cadenas Logísticas	
	Potencial TMCD	
	Potenciales Líneas de TMCD	
	Diseño del Servicio	
	Evaluaciones Financiera y Socioeconómica	INECON
	Diseño Institucional y Modelo de Gestión	
	Evaluación de Antecedentes	
	Diseño de Mecanismo de Participación Pública/Privada	
	Recomendaciones Finales	
17:30 - 18:30	Preguntas	
19:00 - 21:00	Cena	

Miercoles 10 de Abril de 2013

Tiempo	Actividad	Responsable
08:00 - 08:30	Introduccion al Taller	Autoridad Marítima de Panamá
08:30 - 10:30	Taller – Grupos de Trabajo Multisectoriales 4 Grupos	Facilitadores
	Análisis y Discusión Alcance 1 y 2	
10:30 - 11:00	Refrigerio	
11:00 - 11:50	Taller – Grupos de Trabajo Multisectoriales 4 Grupos	Facilitadores
	Análisis y Discusión Alcance 3	
11:50 - 12:30	Preparación de Recomendaciones y Conclusiones por Grupo por Alcance	
12:30 - 14:00	Almuerzo	
14:00 - 15:30	Presentación Plenaria por Grupo (20 minutos por Grupo) 4 Grupos	Relatores de Grupo

Alcances 1, 2 y 3		
15:30 - 16:00	Refrigerio	
16:00 - 17:30	Plenaria Conclusiones Generales Próximos Pasos	AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ PROYECTO MESOAMÉRICA COCATRAM
17:30 - 18:30	Clausura	AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ PROYECTO MESOAMÉRICA COCATRAM
19:00 - 21:00	Cena y Brindis de Clausura	

h) Participantes:

En el Cuadro 5-1, se muestra el listado de participantes con un total de 73 personas.

Cuadro 5-1: Participantes en Taller de Difusión

<u>"TALLER PARA LA VALIDACIÓN Y CONSULTA DEL INFORME PRELIMINAR DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA."</u>				
HOTEL BARCELÓ MANAGUA, 09 y 10 DE ABRIL DEL 2013				
PARTICIPANTES TALLER TMCD				
Nº	NOMBRES Y APELLIDOS	PAÍS	EMPRESA/ORGANISMO	CARGO
1	Julio César Varela Arias	Colombia	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Colombia	Jefe de Estrategias de Mercadeo
2	Andrea del Pilar Amaya Beltrán	Colombia	Dirección General Marítima, Colombia	Asesor
3	Jorge Cassalins Del Valle	Colombia	Sociedad Portuaria de Cartagena, Colombia	Coordinador Comercial
4	Ricardo Rodríguez Arana	México	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, México	Director de Programas Especiales
5	Armando Rodríguez García	México	Cámara Mexicana de Industria del Transporte Marítimo	Director General
6	Rubén González Fragoso	México	CANIMOLT, México	Coordinador de Relaciones Institucionales
7	Ella Garibova	México	Secretaría de Relaciones Exteriores, México	Subdirectora para Desarrollo Económico y Administración de fondo PNUD
8	Kary Van Der Horst	República Dominicana	Asociación Dominicana de Exportadores	Vicepresidente Ejecutiva
9	Marcos Evangelista Peguero De León	República Dominicana	DP WORLD Caucedo, República Dominicana	Gerente de Servicios de Terminal
10	Lludelis Espinal Benzant	República Dominicana	Marina de Guerra, República Dominicana	Asesora Maritima Jefatura de Estado Mayor
11	Marjorie Nanita	República Dominicana	Dirección General de Aduanas, República Dominicana	Abogada del Despacho Asesor del Director General
12	Aníbal Piña	República Dominicana	Asociación de Navieros, República Dominicana	Vicepresidente Ejecutivo
13	Rudy Pimentel	República Dominicana	Haina International Terminals, República Dominicana	Gerente de Operaciones
14	Julio Yon Rivera	Guatemala	Cluster Portuario Marítimo de Guatemala	Co Presidente Cluster Portuario Marítimo de Guatemala
15	Tyrone René Hidalgo Cáceres	Guatemala	Viceministerio de Marina del Ministerio de la Defensa Nacional de Guatemala	Vice Ministro de Marina
16	Stuardo Guillermo Navas Dangel	Guatemala	Comisión Portuaria Nacional de Guatemala	Sub Director Ejecutivo

"TALLER PARA LA VALIDACIÓN Y CONSULTA DEL INFORME PRELIMINAR DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA."

HOTEL BARCELÓ MANAGUA, 09 y 10 DE ABRIL DEL 2013

PARTICIPANTES TALLER TMCD

Nº	NOMBRES Y APELLIDOS	PAÍS	EMPRESA/ORGANISMO	CARGO
17	Edgardo Homero López Arévalo	Guatemala	EMPORNAC, Guatemala	Administrador General
18	Douglas Iván González Tobar	Guatemala	Ministerio de Comunicaciones de Guatemala	Viceministro
19	René Ernesto Hernández Osegueda	El Salvador	Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador	Presidente del Consejo Directivo de la AMP
20	Eddie Roberto González	El Salvador	Multinaviera del Pacífico, S.A.	Director Presidente
21	Nelson García	El Salvador	Ministerio de Transporte de El Salvador	Viceministro
22	Gilberto Suria Aguirre	El Salvador	Dirección General de Aduanas de El Salvador	Subdirector General de Aduanas de El Salvador
23	Roberto Mendoza	El Salvador	Puerto Acajutla, CEPA, El Salvador	Gerente
24	Nelson Vanegas	El Salvador	CEPA, El Salvador	Director
25	Rogelio Juan Tobar García	El Salvador	Cámara de Comercio e Industrias de El Salvador	Presidente de Comité Transporte y Logística
26	Elayne Whyte Gómez	El Salvador	Directora Ejecutiva, Proyecto Mesomérica	Directora Ejecutiva Proyecto Mesoamérica
27	Mariano Vásquez	Honduras	Secretaría de Obras Públicas Transporte y Vivienda de Honduras	Viceministro
28	Epaminondas López González	Honduras	Federación de Agroexportadores de Honduras	Gerente de Proyectos
29	Roberto Santos López Lemus	Honduras	Cámara de Comercio Puerto Cortés, Honduras	Secretario
30	Juan Carlos Rivera García	Honduras	Dirección General Marina Mercante de Honduras	Asesor
31	Renzo Calderón Morales	Costa Rica	CRECEX, Costa Rica	Foreign Trade Department Director
32	José Aponte	Costa Rica	JAPDEVA, Costa Rica	Gerente Portuario
33	Allen Esteban Dobles Ovaes	Costa Rica	MOPT, Costa Rica	Asesor Legal
34	Luis Fernando Coronado Salazar	Costa Rica	Presidente Pro Tempore COCATRAM	Asesor Viceministro de Transporte Aereo y Marítimo Portuario
35	Mónica Segnini Acosta	Costa Rica	Cámara de Exportadores de Costa Rica	Presidenta
36	Víctor Morales Figueroa	Costa Rica	INCOP, Costa Rica	Profesional Fiscalizador de Ingeniería y operaciones
37	Ronald Gerardo Arce Pérez	Costa Rica	INCAE Business School	Investigador
38	Oscar Euclides Bazán Velasco	Panamá	Autoridad del Canal de Panamá	Gerente Sección de Mercadeo
39	Luciano Fernandes	Panamá	Cámara Marítima de Panamá	Director
40	Victor Manuel Valdivieso	Panamá	Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón	II Vicepresidente
41	Yara Chandek	Panamá	Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá	Secretaria General
42	Orlando Allard Morales	Panamá	MareMundi Consulting Inc.	Presidente

“TALLER PARA LA VALIDACIÓN Y CONSULTA DEL INFORME PRELIMINAR DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA.”

HOTEL BARCELÓ MANAGUA, 09 y 10 DE ABRIL DEL 2013

PARTICIPANTES TALLER TMCD

Nº	NOMBRES Y APELLIDOS	PAÍS	EMPRESA/ORGANISMO	CARGO
43	Bradle Everone Bingham Sterling	Panamá	King Ocean Services	Gerente
44	Marta Liduvina González Araúz	Panamá	Panama Ports Company, S.A.	Gerente de Concesiones
45	Albert White Aguila	Panamá	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá	Director
46	María Luisa Villegas De Durán	Panamá	Directora Ejecutiva, Autoridad Marítima de Panamá	Directora Ejecutiva
47	Rogelio Barsallo	Panamá	Autoridad Marítima de Panamá	Director de Puertos e industrias Marítimas Auxiliares
48	Sofía Herrera Barria	Panamá	Autoridad Marítima de Panamá	Directora Oficina de Planeación
49	Iveth Canova	Panamá	Autoridad Marítima de Panamá	Abogada/ Asesora Legal
50	Gloria Maduro	Panamá	CAF	Secretaria Principal
51	Carlos Ernesto González De La Lastra	Panamá	Presidente Honorario de COCATRAM	Presidente Honorario de COCATRAM
52	Juan Manuel Leño	Panamá	BID	Especialista en Transporte
53	Manuel Mora	Nicaragua	DGTA, MTI Nicaragua	Director General de Transporte Acuático
54	Miguel Ángel Malespín Cruz	Nicaragua	DGTA, MTI Nicaragua	Director de Desarrollo Marítimo Portuario
55	Denys Hurtado	Nicaragua	Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua	Gerente de Coordinación y Gestión de Puertos
56	Eddy Adolfo Artola García	Nicaragua	Dirección General de Servicios Aduaneros de Nicaragua	Director de Gestion de Riesgos
57	Oscar Danilo Morales	Nicaragua	Consultor	Consultor en Derecho Marítimo
58	Eliecer Trillos	Nicaragua	FEDECARGA	Presidente
59	Rodrigo Meléndrez	Nicaragua	Embajada de México en Nicaragua	Asuntos Económicos y Comerciales
60	Claudio Sepúlveda	Chile	INECON	Asesor Seguridad Marítima Portuaria
61	Ricardo Ramos	Chile	INECON	Gerente General
62	José Manuel Mendia	Chile	INECON	Consultor
63	José Antonio Barrientos	Chile	INECON	Consultor
64	Rob Pilkington	EE.UU.	BID	Unidad de Temas Regionales para América Latina
65	Hugolino Colmenares Boniche	Venezuela	MEYERS GROUP	Gerente de Operaciones, MEYERS GROUP
66	Arturo Escobar	Venezuela	MEYERS GROUP	Asesor Comercial, MEYERS GROUP
67	Alfonso Salazar	Nicaragua	BID	Jefe Oficina de Proyectos



"TALLER PARA LA VALIDACIÓN Y CONSULTA DEL INFORME PRELIMINAR DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA."

HOTEL BARCELÓ MANAGUA, 09 y 10 DE ABRIL DEL 2013

PARTICIPANTES TALLER TMCD

Nº	NOMBRES Y APELLIDOS	PAÍS	EMPRESA/ORGANISMO	CARGO
68	Martha Potosme	Nicaragua	CACONIC	Directora Atención al Socio
69	Hefer Morataya	Nicaragua	SICA	Director CASAC/SG SICA
70	Félix Gil	Nicaragua	Embajada de la República Dominicana en Nicaragua	Ministro Consejero
71	Marvin Altamirano	Nicaragua	FECATRANS	Tesorero
72	Otto Noack	Nicaragua	COCATRAM	Director Ejecutivo
73	José Dopeso	Nicaragua	COCATRAM	Director Asuntos Marítimos y Portuarios

Fuente: COCATRAM

i) Desarrollo:

La realización del taller se considera que fue muy exitosa, tanto por el interés que despertó en distintos actores, con más de 70 asistentes, como por la organización, presentaciones realizadas y grupos de trabajo que se formaron al efecto.

Figura 5-1: Inauguración del Taller



Figura 5-2: Presentación de INECON



Figura 5-3: Vista de Mesas de Trabajo y Facilitadores



j) Conclusiones del Taller:

El Taller para la Validación y Consulta del Informe Preliminar del Estudio de Factibilidad para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica, proporcionó interesantes y valiosos aportes al estudio, considerando las perspectivas o visiones desde cada uno de los actores relevantes que participaron en el mismo.

Para facilidad de presentación las conclusiones se agrupan de acuerdo al correspondiente Informe de Alcance de cada una de ellas:

- Alcance 1: Comercio en Mesoamérica

Se recomendó, en una segunda fase del estudio, incluir las cargas que se originan o terminan en zonas libres, las que no fueron consideradas en las estimaciones de comercio entre los países mesoamericanos, por cuanto en las estadísticas de aduana, consideradas que son la base en el proceso para determinar el volumen de comercio entre los países Mesoamericanos, no se incluye específicamente este tráfico como volumen de intercambio, pues sus registros mantienen al efecto la denominación del país de origen. De este modo se reconoce el volumen efectivo de transferencia regional, y se considera el aporte al comercio de la región los puertos tipo *Hub* donde resultan especialmente importantes los de Panamá. A la luz de esta recomendación se incluyó en el Informe Alcance 1 la sección 5.10.3 donde se analiza este tipo de carga.

En general, los actores que representan a las distintas cadenas logísticas de los países integrantes, cuentan con antecedentes, información y análisis muy adecuados de las mismas, con importante conocimiento tanto de su estructura como operatividad respectivamente, con sus correspondientes servicios asociados. En el desarrollo de las etapas siguientes del estudio, se debe realizar una adecuada difusión del proyecto TMCD, de tal modo de incorporar a todos los actores relevantes involucrados en el proceso al mejor entendimiento de las mismas, especialmente a las autoridades nacionales de fiscalización y control, a las autoridades portuarias correspondientes, a fin de aumentar la eficiencia y productividad, mejorando así el resultado comercial del intercambio realizado.

- **Alcance 2: Potenciales Líneas de TMCD en Mesoamérica.**

En general a los participantes les pareció razonable el resultado presentado por las evaluaciones del servicio, tanto en el Océano Pacífico como Mar Caribe respectivamente. En el caso de éste último, les resultó explicable el resultado obtenido, dada la mayor distancia terrestre entre los puertos y las principales ciudades origen destino de las cargas objeto de transporte. Así también, la frecuencia semanal establecida para el servicio TMCD. Con respecto al tamaño de la nave, les pareció un poco pequeña la de la capacidad elegida equivalente a 260 teus, aunque reconocen que el tamaño medio actual de transporte marítimo en la zona alcanza a los 1.250 Teus.

Al respecto, INECON sensibilizará los resultados de la evaluación del servicio con una nave de capacidad equivalente a 600 Teus, resultado que se incorporará en el Informe de Alcance 2 correspondiente.

Por otra parte, según lo señalado en el Alcance anterior, para efectos de aumentar la carga potencial del servicio TMCD, se debe considerar en una fase siguiente del estudio, la incorporación de los volúmenes asociados a las Zonas Libres y Zonas Francas de la región, con los correspondientes orígenes destino asociados, los que pueden modificar el resultado de la matriz presentada en el Alcance 1 y por consiguiente en el modelo establecido del servicio TMCD.

- **Alcance 3: Diseño Institucional. Modelo de Gestión.**

La recomendación de INECON de utilizar el Marco Institucional del Proyecto Mesoamérica, para establecer la estructura jurídica del servicio TMCD, contó con una favorable acogida de parte de los participantes al Taller, ya que resulta de más sencilla y directa aplicación, con un plazo de tramitación bastante más reducido.

Resultó de opinión bastante unánime entre los asistentes, que el proyecto del TMCD se debiera sustentar por sí sólo, sin la existencia de subsidios directos por parte de los Estados miembros. Por otra parte, si resultara necesario un apoyo financiero el primer tiempo, éste se debiera establecer a través de mecanismos de fomento, o bien incentivos especiales aplicados en un corto plazo.

El objeto del proyecto TMCD debe ser complementar el transporte terrestre en carreteras, con la finalidad tanto de descongestionar las mismas facilitando una expedita y fácil circulación, como establecer una ruta alternativa, en sintonía con el servicio de transporte terrestre, con armonía y desarrollo conjunto, de tal modo de favorecer y privilegiar tanto el crecimiento económico, como el bienestar de la población de los países mesoamericanos. Al efecto, este transporte multimodal se debe establecer sobre la base de un sólido acuerdo de cooperación y trabajo en conjunto de todos los actores involucrados, especialmente entre los transportistas terrestres y las empresas navieras con el apoyo de los eslabones portuarios de la cadena. Sin lugar a dudas, el servicio TMCD debe considerar también el carácter de puerta a puerta, tal como lo constituye actualmente el servicio de transporte terrestre en la gran mayoría de las cadenas logísticas de intercambio comercial entre los países mesoamericanos.

Las compañías navieras asistentes, comentaron que prefieren una estructura de transporte marítimo basada en naves portacontenedores, más que las del tipo Ro-Ro, dada la facilidad de operación, intercambio, transferencia y consolidación de cargas que representan los contenedores. Estos aspectos, que determinan una parte fundamental del servicio, por la implicancia en el tipo de rastras – furgones que se deben utilizar en los tramos terrestres, corroboran el necesario análisis y discusión entre ambos modos de transporte, a objeto de establecer las principales características del servicio comunes y esenciales a cada uno de estos actores fundamentales en la cadena logística.

Así también, quizás constituyéndose en opinión de Inecon en uno de los aspectos más relevantes del taller, las compañías navieras manifestaron que si tenían un marco regulatorio claro que permitiera realizar un servicio de transporte marítimo entre los países mesoamericanos, y los distintos puertos alternativos que actualmente utilizan, ellos estarían en condiciones de iniciar servicios de cabotaje nacional y regional, con las características de transporte marítimo internacional, apenas se estableciera esta nueva condición legislativa general y común para todos. Comentario adicional para utilizar de preferencia naves de contenedores sobre naves Ro-Ro, es que les permitiría integrar al tipo de servicio TMCD, las naves e itinerarios que actualmente prestan el servicio de transporte internacional.

El establecimiento y diseño operativo de un servicio TMCD, también debe estar estrechamente relacionado con los servicios de fiscalización y control de

los estados mesoamericanos, tales como de aduanas, de salud y fitosanitarios, los que necesitan una adecuada infraestructura tanto física como de personal, tal que le permita a cada uno de los países realizar estas labores, en las mejores condiciones posibles, a fin de garantizar a todos los usuarios de cualquier modo de transporte, tratos eficientes, oportunos y que faciliten el intercambio comercial. Al efecto, resulta fundamental resolver en forma adecuada los trámites administrativos relacionados con los tiempos de viaje y manifiestos de carga a presentar según los requerimientos, como por ejemplo lo constituye el acuerdo entre los países de Guatemala y El Salvador respectivamente.

El Plan Piloto propuesto no resultó con una buena acogida, solicitando los asistentes mayor información y antecedentes con respecto al mismo, especialmente los detalles de su puesta en servicio y ejecución. Como alternativa se propuso el diseño e implementación de un Plan de Negocio del servicio TMCD, o bien un Plan de Acción que contenga las diferentes actividades necesarias de ejecutar.

En este contexto, el Plan de Acción debiera considerar preparar la fase siguiente del estudio que contenga a lo menos:

- El potencial aumento de volúmenes de cargas de Zonas Libres
- Documento que presente las aprobaciones necesarias sobre el marco regulatorio para el proyecto de servicio TMCD, a presentar a la reunión ampliada de Presidentes de los estados miembros.
- Difusión del resultado del proyecto a los actores relevantes.
- Promover la discusión y análisis entre empresas de transporte terrestre y transporte marítimo del tipo de nave (contenedores, Ro-Ro) a fin de establecer un servicio integral, multimodal con colaboración y entendimiento entre las partes en los diferentes países.

6. PLAN DE ACTIVIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO TMCD

En este capítulo se presentan las actividades que INECON propone para la implantación del servicio TMCD en Mesoamérica. Estas se encuentran agrupadas en cuatro categorías, las de tipo institucional, las de promoción y difusión, las de administración, fiscalización y control y las operacionales.

Las actividades institucionales son aquellas que se realizan a nivel regional y que permiten la elaboración de un mandato de la Cumbre de Presidentes de Mesoamérica y la creación de la unidad de coordinación para el desarrollo del proyecto TMCD.

Las actividades de promoción y difusión son aquellas que se realizan a nivel regional para dar a conocer el proyecto del servicio TMCD, sus alcances, proyecciones y las matrices de carga de intercambio comercial entre los países mesoamericanos, con sus correspondientes puertos de recalada, a todos los actores relevantes.

Considerando que la recomendación de implementación del servicio indica que éste se inicie por la costa Pacífico, y con una matriz de carga en los puertos de Quetzal, Acajutla, Corinto y Caldera de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, también se considera realizar estas actividades de promoción en dichos países.

Las actividades de administración, fiscalización y control se realizan a nivel de cada país de los descritos anteriormente con la participación de los organismos propios de cada uno de ellos de aduana, fitosanitario, salud y puertos respectivamente.

Las actividades operacionales comprenden todas aquellas relacionadas directamente con las actividades operativas del servicio, considerando las faenas portuarias, el transporte terrestre y el transporte marítimo de la cadena integral del servicio TMCD.

Al efecto, en el Cuadro 6-1 se presenta un detalle de cada una de ellas con su descripción, plazo, contenido y métrica para medir su cumplimiento.

Cuadro 6-1: Plan de Actividades para el Desarrollo del Servicio TMCD

N°	Actividades	Nivel	Plazo (meses)	Observación	Métrica
100	Actividades Institucionales				
101	Elaboración de una Resolución de Mandato en Cumbre de Presidentes	Regional	6 meses	Los países propenderán a facilitar el comercio intra mesoamericano unificando normas y criterios que faciliten la implementación de un servicio TMCD de tal modo que cualquier compañía naviera pueda prestar los servicios de transporte mesoamericano sin restricciones ni de bandera ni de reserva de carga.	Contar con documento firmado
102	Crear una unidad de coordinación para el desarrollo del proyecto TMCD	Regional	6 meses	Debe ser responsable para que este plan se ejecute. Debe coordinar con COCATRAM en los cuatro países del Pacífico: Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.	Documento con organigrama autorizado y nombramiento de coordinador.
200	Actividades de Promoción				
201	Realización de dos talleres para explicación y promoción del proyecto	Regional	3 meses a contar de la actividad 102.	Difusión del proyecto y entrega de información relevante de los mercados a los actores de Mesoamérica.	Ejecución de dos talleres
202	Realización de un taller para explicación y promoción del proyecto con actores relevantes	País	2 meses a contar de la actividad 201.	Se parte por la costa Pacífico con Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica. Importadores, exportadores y prestadores de servicio, autoridades nacionales y autoridades portuarias	Ejecución de un taller en cada país.
203	Reuniones bilaterales con los principales actores del sector privado (alrededor de 20)	País	2 meses a contar de la actividad 202.	Industrias relevantes, prestadores de servicio, zonas logísticas.	Acta de ejecución de reuniones firmada por los asistentes con temas tratados.
300	Actividades de Administración. Fiscalización y Control				
301	Estudio de los procesos técnicos, administrativos en los puertos	País	2 meses a contar de la actividad 102.	Se identifican los problemas que impiden una agilización de la carga en los puertos	Informe con catastro de problemas y posibles soluciones
302	Resolución de los problemas identificados en los puertos	País	Permanente. Control semestral	Se realizan las actividades necesarias para normalizar las situaciones encontradas. Una vez al año se informa al proyecto Mesoamérica sobre la resolución realizada en cada caso.	Informe semestral donde se detalle la solución adoptada y los acuerdos alcanzados o resoluciones de organismos relevantes emitidas.
303	Estudio de los procesos técnicos, administrativos de las aduanas en los puertos	País	2 meses a contar de la actividad 102.	Se identifican los problemas que impiden una agilización de la carga en los puertos	Informe con catastro de problemas y posibles soluciones
304	Resolución de los problemas aduaneros identificados en los puertos	País	Permanente. Control semestral	Se realizan las actividades necesarias para normalizar las situaciones encontradas. Una vez al año se informa al proyecto Mesoamérica sobre la resolución realizada en cada caso.	Informe semestral donde se detalle la solución adoptada y los acuerdos alcanzados o resoluciones de organismos relevantes emitidas.

N°	Actividades	Nivel	Plazo (meses)	Observación	Métrica
305	Estudio de los procesos técnicos, administrativos de las autoridades fitosanitarias y de salud en los puertos	País	2 meses a contar de la actividad 102.	Se identifican los problemas que impiden una agilización de la carga en los puertos	Informe con catastro de problemas y posibles soluciones
306	Resolución de los problemas de las autoridades fitosanitarias y de salud identificados en los puertos	País	Permanente. Control semestral	Se realizan las actividades necesarias para normalizar las situaciones encontradas. Una vez al año se informa al proyecto Mesoamérica sobre la resolución realizada en cada caso.	Informe semestral donde se detalle la solución adoptada y los acuerdos alcanzados o resoluciones de organismos relevantes emitidas.
307	Conformación de estadísticas de carga del servicio TMCD	País	Trimestral	Tanto la Aduana como el puerto de cada país deberá recolectar las estadísticas de transferencia realizadas por el servicio TMCD, las que serán remitidas a la unidad coordinadora del proyecto TMCD, de acuerdo al formato requerido por ésta.	Informe trimestral de aduana y puerto
308	Conformación de estadísticas de eventos y cumplimientos de itinerarios del asociados al servicio TMCD.	País	Trimestral	Los organismos de control y los puertos de cada país deberán informar estadísticas de eventos relacionados con el servicio TMCD, ya sean de tipo fitosanitario, de seguridad, ambientales y operativos del servicio.	Informe trimestral a partir de información de organismos de control y puertos
400	Actividades Operacionales				
401	Reuniones operativas con los puertos seleccionados	País	1 mes a contar de la actividad 102 y en forma paralela con la actividades 300	Entre el coordinador del proyecto y el puerto. Se parte por la costa Pacífico con Quetzal, Acajutla, Corinto y Caldera. Se explican las características del servicio y los requerimientos portuarios del naviero.	Actas de reuniones firmadas donde indique acuerdos y tareas pendientes.
402	Realización de reuniones individuales con las empresas de transporte marítimo	Regional	1 mes a contar de la actividad 102 y en forma paralela con la actividades 300	Entre el coordinador del proyecto y el naviero potencial. Se parte por la costa Pacífico con Quetzal, Acajutla, Corinto y Caldera. Se explican las características del servicio y los requerimientos del naviero.	Actas de reuniones firmadas donde indique acuerdos y tareas pendientes.
403	Realización de reuniones individuales con las empresas de transporte terrestre	País	1 mes a contar de la actividad 102 y en forma paralela con la actividades 300	Entre el coordinador del proyecto y el o los transportistas terrestres. Se parte por la costa Pacífico con Quetzal, Acajutla, Corinto y Caldera. Se explican las características del servicio y los requerimientos portuarios del transportista.	Actas de reuniones firmadas donde indique acuerdos y tareas pendientes.
404	La empresa naviera configura la estructura del negocio	Regional	Variable	Establece el itinerario, frecuencia y servicios.	Al inicio del servicio

Elaborado por Inecon



ANEXO 1: AUTOPISTAS DEL MAR EN EUROPA

ANEXO 1

Autopistas del Mar en Europa

Para establecer el modelo de negocio del servicio TMCD, se considera de interés destacar las principales características del sistema denominado "Autopistas del Mar" existente en Europa desde hace varios años.

1. Antecedentes

El objeto principal de las autopistas del mar, es establecer carreteras marítimas alternativas y complementarias a la red de infraestructura terrestre que conecta a los distintos países europeos, entre las que se consideran las carreteras, los ferrocarriles y las vías fluviales.

Algunas de las directrices y funcionamiento del sistema denominado – Autopistas del Mar – se ven reflejadas en el Libro Blanco del Transporte; por otra parte, en el libro verde se presenta la política europea de transportes de cara al año 2010 sobre los mismos temas. Aspectos, que complementan los establecidos en el año 2006 que establecen una política marítima de la Unión Europea, como también la perspectiva europea de la utilización de los océanos y mares.

Al efecto, como manera de descongestionar principalmente las carreteras y reducir el impacto ambiental de efecto invernadero, se diseñó una alternativa de tráfico para los camiones, mediante las autopistas del mar, a través de las cuales se conectan dos puertos determinados, uno como origen y otro como destino, del servicio de transporte marítimo.

A dicho trayecto combinado, se proporciona un servicio de transporte marítimo de origen a destino, con alta frecuencia, en muchas oportunidades con varias recaladas a lo largo del día. Este transporte marítimo se realiza en naves del tipo Ro-Ro o portacontenedores, en el primer caso los furgones o tráileres se suben directamente a las naves, en el segundo caso los contenedores se transfieren en los respectivos puertos.

Así entonces, estas autopistas del mar existen entre diversos países de Europa, las que podemos identificar en 4 zonas principales, el Atlántico norte y sur que une Alemania, Francia y España, el Mediterráneo poniente que une Francia y España, y oriente que une Italia, Grecia y Francia. No se consideran

como autopistas del mar, las que unen zonas de Europa que por su condición geográfica, no es posible la existencia de conexiones terrestres, tales como Dinamarca, países escandinavos, e Inglaterra, todos ellos con Europa continental. Se debe excluir el túnel entre Inglaterra y Francia, que complementa los transbordadores.

Al efecto, un puerto de origen en alguno de dichos países, se conecta mediante un servicio marítimo de alta frecuencia con un puerto de destino de otro de ellos, de tal modo que los transportes terrestres pueden elegir entre viajar directamente por carretera o utilizar esta alternativa.

Esta estructura de transporte cuenta con beneficios o subsidios fiscales de los países que participan en el mismo, de tal modo de incentivar su utilización a fin de disminuir el tráfico carretero entre ellos y por consiguiente la contaminación ambiental y congestión vial que ocasiona el transporte terrestre por carretera. Por otra parte, cuenta con el apoyo de los puertos de origen y destino correspondientes, ya que forman parte integrante de la nueva cadena logística establecida, compitiendo con la carretera y otras autopistas del mar que utilizan otros puertos como eslabones fundamentales del servicio.

El desarrollo de esta alternativa ha sido posible por la apertura comercial de la zona euro, que permite el libre tránsito entre las fronteras de los países, de cualquier mercadería, sin importar el país de origen o destino, y mediante cualquier empresa de transportes de la zona euro. Es decir, la infraestructura física y la institucionalidad vigente, permiten indistintamente utilizar cualquiera de estas alternativas de transporte, la que resulte más conveniente desde el punto de vista de la cadena logística y sus costos asociados.

2. Consideraciones generales y diferencias con las Autopistas del Mar Europeas.

Para establecer un servicio tipo TMCD, si bien resulta de interés analizar el caso europeo, es conveniente señalar que existen grandes diferencias entre la zona mesoamericana y la europea, las que se pueden identificar en las siguientes principales:

- Nivel de desarrollo económico.
- Condiciones de Infraestructura.
- Bases y gestión institucional.

a) Nivel de desarrollo económico.

Europa tiene un alto índice de desarrollo económico, en el cual sus centros de producción y consumo son de gran potencial de intercambio y crecimiento de todo tipo de mercaderías, tanto propias como para terceros países. Ello se traduce en que los movimientos de las cargas y las necesidades de transporte en Europa, son de mucho mayor volumen que las proyecciones para Mesoamérica, y por ende justifican su existencia.

b) Condiciones de Infraestructura.

Europa posee una red carretera y ferroviaria de gran calidad y de interconexión entre los diferentes países, la cual permite un flujo continuo y de gran volumen de vehículos de carga. Por el contrario Mesoamérica carece de este tipo de infraestructura vial y más aun de la ferroviaria, donde solo el Corredor Pacífico se ha ido desarrollando con mayor agilidad, pero él se encuentra en un nivel bastante lejano de las redes viales europeas.

En estas mismas cuestiones, y en la interconexión marítima terrestre, el nivel de desarrollo y eficiencia de los puertos europeos, es de primera calidad y de gran nivel de eficiencia. En Mesoamérica, con la excepción de México, Panamá, Colombia y República Dominicana, los demás países poseen puertos de bajo nivel de eficiencia y de equipamiento, que no han logrado un avance significativo en el proceso de modernización portuaria, que permitan ofrecer servicios de buen nivel.

c) Bases y gestión institucional.

Europa dispone de importantes niveles de organización y de funcionamiento de sus instituciones relacionadas al comercio y al transporte, aspectos que le permiten la aplicación de las Autopistas del Mar, donde los flujos de vehículos y cargas prácticamente no tienen interrupciones y sus pasos fronterizos constituyen solo un control documental rápido y eficiente. Por el contrario en Mesoamérica, si bien existen un apreciable número de normas de agilización, su nivel de operatividad todavía cuenta con importantes deficiencias, donde persisten problemas de grandes atoches en los pasos fronterizos y de prohibiciones de usos de vehículos de matriculas de diferentes países, proceso que no permite una circulación eficiente.

3. Modelo de Negocio de las Autopistas del Mar Europeas y su Sustentabilidad

En general el modelo de negocios seguido en las autopistas del mar tiene los siguientes conceptos básicos:

- a) Se establece un servicio del tipo Ro-Ro entre dos países, normalmente vecinos.
- b) Se favorece el que en la sociedad que brinda el servicio participe el puerto de origen y el de destino.
- c) Se predefine la frecuencia del servicio, que en general es diaria y en algunos casos más de una vez al día.
- d) Sus ingresos provienen de dos fuentes: de lo que cobran por el servicio a las empresas de camiones, y lo que cobran como subsidio a los Estados que promueven el proyecto. Generalmente este subsidio corresponde a un monto unitario por camión derivado del transporte carretero. Por ejemplo, en el caso de la autopista del mar entre Gijón (España) y Nantes (Francia) el subsidio entregado fue de un máximo de € 15 millones de cada estado.

Actualmente, como resultado de la crisis económica en Europa, estos servicios han visto cuestionado su futuro debido a la reducción de demanda y de los subsidios entregados. Por otra parte, dado que la elección de utilizar la autopista del mar es de la empresa de transporte terrestre, no se garantiza que el camión que viajó en una dirección la utilice para regresar. En los casos en que hay desequilibrio de flujos en un sentido respecto del otro, este problema aumenta el resultado negativo de la autopista.



Villavicencio 361, Of. 105, Santiago, Chile. fono: (+56 2) 23 69 19 00 fax: (+56 2) 23 69 19 30 – email: inecon@inecon.net