



**PLAN DE ACCION DE HONDURAS PRODUCTO DEL TALLER PARA
LA GENERACION DE CONSENSO PUBLICO/PRIVADO PARA LA
IMPLEMENTACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**Tegucigalpa, El Salvador
12 – 13 de marzo de 2015**

Índice

Presentación.....	3
Objetivos.....	3
Antecedentes.....	3
Metodología.....	4
Plan de Acción de País para la Instauración de Servicios TMCD.....	6

Presentación

Objetivos del Taller

El taller tuvo por objeto elaborar, revisar y validar con el sector público y privado la Hoja de Ruta o Plan de Acción para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia que:

- Facilite las condiciones regulatorias y portuarias, incluyendo procesos fronterizos y aduaneros y de integración con modos terrestres que permitan una operación autosustentable del mercado de operadores potenciales de este servicio.
- Apoye a los operadores de transporte interesados en establecer un servicio TMCD en la comunicación de las características del servicio a clientes potenciales.

Antecedentes del Taller

La iniciativa para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, en el entorno del Proyecto Integración y Desarrollo, Mesoamérica se remonta a la Declaración de Villahermosa acordada en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en junio de 2008. Dentro de los asuntos del Plan Puebla Panamá se acordó *“Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá”*. Por su parte, en la Declaración de Guanacaste acordada en la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, dentro de los Asuntos del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica se acordó *“Llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)”*.

Luego del correspondiente taller de validación y de la presentación de los resultados del estudio de factibilidad, realizado por INECON, en los meses de abril y noviembre del 2013, respectivamente, se concluyó que puede existir un caso de negocio para, en primera instancia, la operación privada de un servicio TMCD por la costa del Pacífico. **Para realizar las condiciones de factibilidad indicadas por el estudio**, el servicio debe estar enmarcado dentro de un ámbito regulatorio facilitador, con procesos portuarios ágiles, rápidos y con tarifas competitivas en atención de la recepción y despacho del buque, las cargas, el trasbordo y con procedimientos aduaneros que no se constituyan en barreras.

Posteriormente, la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica ordenó que para consensuar los resultados finales, se debería *“crear un equipo de trabajo de conformación abierta, bajo el liderazgo de Panamá, la participación de Costa Rica, México, Colombia y demás países interesados y las instituciones del GTI, para revisar el plan de acción y someter a la Comisión Ejecutiva las acciones necesarias para impulsar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y los mandatos que se requiera someter a consideración de la Cumbre de Tuxtla, teniendo en consideración los aportes del sector empresarial y el sector naviero privado”*. (Grupo de Trabajo de Alto Nivel)

Acogiendo el mandato de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica señaló que *“se deberá instruir a la Subcomisión Marítima Portuaria de la Comisión Técnica Regional de Transporte, con el apoyo de COCATRAM y de manera conjunta con el Grupo Técnico Interinstitucional, en la revisión del plan de acción propuesto por la cooperación técnica sobre Transporte Marítimo a Corta Distancia en Mesoamérica y aportar sus consideraciones al Grupo de Trabajo creado por la Comisión Ejecutiva celebrada el 22 de noviembre recién pasado. Así también incluir la participación del sector empresarial y sector naviero privado en dicha tarea”*.

Por lo tanto, el BID con el deseo de que esta iniciativa sea apropiada y legitimizada por cada uno de los diez países participantes (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana), decidió que COCATRAM se constituya en el ejecutor de estos objetivos, apoyados por la AMP.

Metodología del Taller

La mezcla de invitados de cada país estuvo compuesta por actores públicos y privados clasificados de la siguiente manera:

Sector Público: Autoridades Marítimas y Portuarias, Aduanas, Ministerios de Salud, Ministerios de Agricultura, Ministerios de Transporte, Ministerios de Comercio, Administración de las Zonas Libres y demás instituciones relacionadas a estas actividades.

Sector Privado:

- Proveedores potenciales: Líneas y agencias navieras, empresas logísticas y transportistas terrestres.
- Clientes potenciales: Exportadores e importadores, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales.

Puertos: Operadores de terminales.

La lista de las organizaciones y sus correspondientes representantes de los actores públicos y privados que participaron en los talleres fue generada a través de los Comisionados Presidenciales para el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica. Posteriormente, a los invitados al taller se les solicitó la información necesaria a generar en los talleres según el alcance de las competencias y funciones de cada actor. Para la nivelación de los participantes durante el taller, el equipo facilitador expuso los antecedentes y resultados del estudio de manera que estos generasen los insumos necesarios para la inserción de su país como origen y destino en un potencial servicio de transporte marítimo de corta distancia en la región.

Previo a la sección de talleres de la actividad y luego del acto protocolar de apertura, se llevó a cabo una exposición introductoria y sobre los antecedentes del proyecto TMCD. Seguidamente, se hizo una presentación resumida de las conclusiones y recomendaciones del estudio con las cifras y datos de comercio específico dirigida para cada país en particular.

Durante la sesión 1 del taller los actores fueron divididos en grupos según la clasificación dispuesta y en primera instancia se les solicitó generar y proporcionar información de acuerdo a los siguientes planteamientos:

GRUPO 1– Usuarios y dueños de carga. Condiciones y Características de los Servicios TMCD para el Movimiento de Carga Intrarregional.

GRUPO 2 – Navieras. Identificación de las Barreras Institucionales Gubernamentales que Obstaculizan el Desarrollo del TMCD.

GRUPO 3 – Puertos. Facilidades Necesarias y Condiciones de Infraestructura de las Terminales Portuarias para la Atención al Buque y la Carga TMCD.

GRUPO 4 – Transporte terrestre. Características para el Ofrecimiento de Servicios de Transporte Terrestre para la Carga TMCD en el Ámbito Intrarregional.

GRUPO 5 – Instituciones de gobierno Acciones que Contribuyan a la Facilitación de la Instauración de los Servicios TMCD en la Región.

Posteriormente, se realizó una plenaria en la que cada grupo, mediante un vocero designado, presentó la información generada constituyéndose en un diagnóstico de la situación actual para el desarrollo e implementación del transporte marítimo de corta distancia.

En la sesión 2 los grupos describieron las recomendaciones necesarias correspondientes a los planteamientos, barreras o dificultades descritos en la sesión 1 que seguidamente fue llevada a plenaria. Los insumos de la sesión 1 y 2 de la actividad, constituyeron la base fundamental del plan de acción con las correspondientes instituciones responsables y plazos de tiempo para su ejecución. Las ventanas de tiempo se enmarcaron hasta tres años para el corto plazo, entre tres y cinco años a mediano plazo y más de cinco años para largo plazo.

Luego de las sesiones 1 y 2, mediante el proceso de plenaria, se trataron, discutieron y gestionaron los tópicos dirigidos a conocer y/o recomendar acciones sobre:

- Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.
- Propuesta de Implementación del TIM Marítimo en Mesoamérica.
- Evaluación de Nodos Potenciales para una Implementación efectiva del TMCD.
- Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores Potenciales a Informar sobre la Oferta a los Clientes Potenciales.

Plan de Acción de Honduras

El presente Plan de Acción es producto del análisis y posterior consenso entre los grupos participantes del taller. En la misma se observa la información generada de acuerdo a las recomendaciones emitidas por cada grupo y luego las entidades responsables de llevar a cabo las acciones con el plazo acordado para las mismas. Cabe destacar que en este taller estuvo ausente aduanas. Para subsanarlo, los participantes presentes realizaron un evento extraordinario organizado por el gobierno para lograr el consenso público privado planteado en los objetivos.

Plan de Acción de Honduras para el Desarrollo del TMCD			
Resumen de Consenso Publico/Privado			
Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
Sobre las condiciones y características de los servicios TMCD para el movimiento de carga intrarregional Se va a realizar la consulta a los dueños de los procesos y que en dos semanas contestaran a COCATRAM y AMP. Rep. COHEP	Pendiente	CHOEP	2 semanas
<p>1. Burocracia de La Dirección Ejecutiva de Ingresos (Aduanas), falta de personal, criterios diferentes en cada dependencia, excesiva discrecionalidad por parte de los funcionarios en diferente puntos aduaneros, incrementando los costos.</p> <p>2. Los procesos de las Autoridades Fitosanitarias retrasan los procesos de documentarios para la exportación e importación de la carga. Los procesos de inspección intrusiva producen retrasos (Autoridades Fitosanitarias), y no son coordinadas con el resto de las instituciones, produciendo varias inspecciones diferentes en un solo contenedor.</p> <p>3. Los integrantes de la comisión de recepción a los barcos es numerosa (5 integrantes), dispersa localmente y la misma demora una hora en promedio. El proceso de conformación o de reunión del comité de recepción es largo.</p> <p>4. Procesos de documentación digital son obsoletos (anticipados) y se duplica con la documentación física. Documentación física solicitada (Aduana, Marina Mercante, Salud Pública, Sepa, ENP).</p> <p>5. Falta de uniformidad en los horarios de las instituciones gubernamentales y de los puestos aduaneros.</p> <p>6. Exceso de multas aplicadas por DEI por sanciones aduaneras, que además son las más elevadas de Centro América.</p> <p>7. Retraso en el despacho de los contenedores vacios y chasis desde el Puerto por parte del DEI (canal rojo innecesario). El retraso tiene un costo mientras no ha recibido el permiso de salida.</p>	<p>1. Incrementar el Personal & Modernizar tecnología.</p> <p>2. Implementar programas en línea para facilitar la solicitud de permisos fitosanitarios importación/exportación.</p> <p>3. Abolir la visita oficial</p> <p>4. Crear un sistema de intercambio de información electrónica y promover la firma electrónica;</p> <p>5. Establecer turnos conforme a la reglamentación aduanera que norman esta disposición</p> <p>6. Agilizar en el Congreso Nacional la aprobación del Manuel de Multas y sanciones, que se verifique que estas se homologue regionalmente, y en su defecto que sean razonable conforme las multas a nivel regional.</p> <p>7. Tópico discutido por ENP, insistir a través de las mesas de competitividad para cambiar nivel de selectividad a canal verde</p>	<p>1. Dirección Ejecutiva de Ingresos</p> <p>2. Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria.</p> <p>3. Dirección General de Marina Mercante</p> <p>4. Aduana, Dirección General de Marina Mercante, Salud Pública, Sepa, ENP</p> <p>5. DEI</p> <p>6. DEI & Congreso Nacional</p> <p>7. DEI</p>	<p>1. En proceso de consulta</p> <p>2. En proceso de consulta</p> <p>3. Corto</p> <p>4. Corto</p> <p>5. En proceso de consulta</p> <p>6. En proceso de consulta</p> <p>7. En proceso de consulta</p>

<p>8. La carga se ve afectada por los requerimientos de inspección de las autoridades aduanales y ministerio público y demás entes gubernamentales. Durante este proceso no se permite que la carga se almacenada en un almacén fiscal, cabe destacar que no existe la infraestructura para esta situación. Retrasos exagerados por parte del ministerio público, autoridad aduanales y entes gubernamentales & negativa a depositar en almacén Fiscal, igual mercaderías en vencimiento de 20+1 días, ocasionan fuertes pagos por almacenamiento.</p>	<p>8. Establecer un procedimiento por medio del cual se logre la liberación del contenedor sometido a inspección por las autoridades competentes.</p> <p>(RECOMENDACIONES DE GOBIERNO)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la relación y colaboración interinstitucional sobre la temática de transporte marítimo y comercio en general, comunicar a las autoridades sobre las irregularidades que se detecten 2. IDEM - incorporar la injerencia de la designada presidencial para provocar el cambio; 5. Coordinación entre los entes gubernamentales conforme a las necesidades de los clientes y contar con la injerencia de la Designada Presidencial para establecerla; 6. Realizar un proceso de socialización a los usuarios a fin de que conozcan los procedimientos y requisitos establecidos en el interés de disminuir las multas; 7. Trasladar la información a la autoridad encargada a fin de que se tomen las medidas de revisión, apoyo político de parte de la Designada Presidencial para realizar los cambios que se puedan hacer; 8. IDEM al 7. 	<p>8. Co-responsables DEI, Policía de Fronteras, Ministerio Publico.</p> <p>La institución responsable de continuar el proceso de consulta, va a ser el designado presidencial</p>	<p>8. En proceso de consulta</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1) San Lorenzo - Existe disponibilidad adicional de tiempo de uso muelle. No existe el equipo suficiente para el manejo optimo de la carga TMCD (hay restricción con el equipo existente). 2) Puerto Castilla-Eexiste disponibilidad adicional de tiempo de uso muelle. El puerto no cuenta con el equipo para atender buques TMCD de forma optima. 3. Puerto Cortes reúne las facilidades en infraestructura y capacidad para recibir y despachar buques TMCD. Con respecto a la carga, hace falta mejorar la recepción de la misma al recinto portuario. 	<p>Confirmar demanda de transporte marítimo de corta distancia, en base a ello definimos requerimiento de equipo y adecuación de instalaciones</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Invertir en equipo de manejo de carga y descarga contenedores(grúas de muelle), tractores de terminal, cargadoras frontal, plataformas para el Puerto de San Lorenzo 2) En Puerto Castilla equipamiento con grúas estándar, (grúas de muelle), tractores de terminal, cargadoras frontal, plataformas. Considerando se puede hacer la inversión. 3) Realizar en Puerto Cortes reubicaron de portal de mega puerto y rayos gama a la puerta principal para agilizar la inspección e ingreso a las instalaciones portuarias; y además la coordinación con la Aduana para la disponibilidad de personal requerido, para el corto, y mediano plazo definiendo la infraestructura necesaria para el acceso al puerto (libramiento de la ciudad). Para este modelo de TMCD sugerir a las operadoras portuarias establecer una tarifa diferenciada (OPC, PMH-sujeto a consulta). 	<p>1. y 2. ENP</p> <p>3. ENP, DEI, CAMOSA, OPC y PMH-sujeto a consulta</p>	<p>1. Mediano</p> <p>2. Corto y Mediano</p> <p>3. Corto y Mediano plazo</p>

Plan de Acción de Honduras para el Desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Publico/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
<p>1. INSEP - Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos. Falta de uniformidad en los límites de peso con respecto a la región. Ley de transportes en peso en Honduras el máximo de carga es inferior a otros países.</p> <p>2. El decreto de transporte para fijación de tarifa por kilometro no permite la negociación, porque esta indexado. No existe política abierta de mercado en las tarifas de transporte de carga en general (Decreto 01417 de noviembre de 2011).</p> <p>3. Demora de trámites en la DEI, por ejemplo: entrega de placas para nacionalizar chasis y obtención y renovación de código aduanero.</p>	<p>1. Estandarizar los límites de peso de Honduras con el resto de los países de la región.</p> <p>2. Promover la revisión de la normativa de la libre oferta y demanda sobre el acuerdo 01417</p> <p>3. Agilizar & modernizar entrega de placas.</p>	<p>1. INSEP</p> <p>2. INSEP, empresas navieras, transportistas</p> <p>3. Instituto de la propiedad, DEI e INSEP.</p>	<p>1. Pendiente de consulta</p> <p>2. En proceso de consulta</p> <p>3. En proceso de consulta</p>
<p>1. Abolir la visita oficial al buque: Con esto se evitan demoras innecesarias de los mismos, se evitan las cortesías a los funcionarios del estado que realizan la visita; (Iniciativa a nivel de los involucrados para encausar esta acción);</p> <p>2. Solicitar a los países de Mesoamérica la estandarización del Intercambio de información electrónica, veraz y expedito (los formatos de los documentos ya están establecidos y estandarizados dentro del Convenio FAL 65);</p> <p>3. Coordinar entre los entes gubernamentales y empresa privada en cuanto a la implantación de un sistema eficaz (o plataforma), de intercambio de información y documentos de los buques; DGMM y Compartir con la DEI</p>	<p>1. Cumplimiento de las regulaciones internacionales en materia de transporte marítimo; durante los seis meses que se ha establecido como plazo, la marina mercante realizara las gestiones con los actores involucrados en el tema para llevar a cabo la abolición del la visita oficial.</p> <p>2. Cumplimiento de regulaciones sobre tratados de libre comercio; elevar la plataforma electrónica a nivel de los países de Mesoamérica.</p> <p>3. Cumplir con las regulaciones de los convenios de responsabilidad civil y de indemnización en caso de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Se visualiza un consenso entre las instituciones involucradas en la visita oficial de crear un sistema electrónico o plataforma a través de la cual se pueda acceder a los formatos y certificados y demás documentos relacionados con el buque y su carga.</p> <p>4. Incorporar la firma electrónica (Convenio sobre firmas electrónicas - UNCITRAL) en el sistema de intercambio de información (ventanilla única (o automática) virtual que recopile la información y las instituciones involucradas puedan acceder a ella).</p>	<p>1. DDPRG (En consulta); DGMM,</p> <p>2. DGMM, DEI e INSEP</p> <p>3. DGMM compartida con la DEI;</p> <p>4. Cancillería;</p>	<p>1. Corto (6 meses)</p> <p>2. Corto (6 meses)</p> <p>3. Corto (1 mes para coordinar, y 1 mes para implementar)</p> <p>4. 2 años; (la transferencia electrónica siempre se puede dar)</p>

Propuesta del TIM Marítimo

El sector privado e instituciones públicas presentes en el taller, consideran que la propuesta de TIM marítimo es positiva, sin embargo es necesario hacer una consulta más profunda, ya que hacen falta algunos actores quienes están directamente relacionados con esta temática del TIM. Se va a realizar una primera reunión de trabajo entre las instituciones de gobierno relacionadas (DEI, INSEP, Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Marina Mercante, OIRSA, SENASA, Secretaría de Salud, ENP) y con todos los actores en Tegucigalpa. Posteriormente, la DGMM convocara a los representantes gubernamentales anteriormente mencionados, y principales actores del sector privado, incluyendo a OPC, y el COHEP giraría las convocatorias a los correspondientes representantes luego de recibir las convocatorias por parte de Gobierno, para unificar criterios en relación a la implementación de esta iniciativa (TIM marítimo). Se hará una coordinación con la Designada Presidencial y la Dirección General de Marina Mercante la semana que inicia el 16 tentativamente para discutir el tema. La siguiente semana del lunes 23 se reunirían con los sectores involucrados en San Pedro Sula. La información será enviada al equipo de facilitadores de los talleres a mas tardar el 30 de marzo de 2015 (jdopeso@cocatram.org.ni y jrovira@amp.gob.pa - jmrg13@gmail.com). Los temas pendientes descritos en las secciones 1 y 2 del taller también serán discutidos en las reuniones antes mencionadas.

Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.

En el tema del transporte terrestre de Honduras, el país no ofrece una política abierta de mercado, en relación a esto, en el taller se planteó que se va a realizar una revisión del acuerdo ejecutivo

Nodos y Principales Productos Potenciales

Puertos	Productos	
A Honduras le interesa realizar el TMCD por ambas costas: Caribe y Pacífico. Consultar con OPC en la reunión posterior la posibilidad de establecer tarifas diferenciadas al servicio TMCD. Puerto Origen: Por el Pacífico: Puerto San Lorenzo Por el Caribe: Puerto Castilla y Puerto Cortez Puerto Destino: Puerto Limón - Moín Puerto de Veracruz	Pendiente	Pendiente

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

1. Aprovechar el XXXII Foro Latinoamericano de Logística ALACAT 2015 a llevarse a cabo en San Pedro Sula en la Cámara de Comercio de esta misma ciudad, además de otros foros relacionados.
2. Utilización de la página web de la Marina Mercante a través de una ventana específica para el TMCD, aprovechando que la página será rediseñada a corto plazo.
3. Utilizar el portal de COHEP, ENP, AHACI, AHCORENA y la FPX. Las secciones de estas páginas se re direccionarían hacia el PM quien mantendría actualizada la información.
4. Utilización del canal TNH.
5. Consultar con OPC para el uso de su portal.
6. Producción y publicación de video regional promocional.
7. Utilizar la plataforma de comunicación del PM.