



**COMISION CENTROAMERICANA
DE TRANSPORTE MARITIMO
COCATRAM**



**ESTRATEGIA MARITIMA PORTUARIA REGIONAL
CENTROAMERICANA**



Noviembre 11, 2014



INDICE

I)	Introducción.....	3
II)	Antecedentes	7
III)	Visión y Misión Marítima de Centroamérica.....	12
IV)	Objetivos Estratégicos.....	12
V)	Transporte Marítimo.....	12
VI)	Puertos.....	16
VII)	Política Marítima Comunitaria.....	17
VIII)	Administraciones Marítimas.....	18
IX)	Capacitación y Formación.....	19
X)	Espacios Marinos y Costeros.....	20
XI)	Reconocimientos.....	22



I) INTRODUCCIÓN

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, se complace en presentar este documento al Sistema de Integración Centroamericano y su Grupo Técnico, con el fin de que sea analizado y puesto en consideración ante los organismos pertinentes, y aprobado por la Cumbre de Presidentes Centroamericanos de manera que sirva de instrumento para la implementación de estrategias comunes en el subsector marítimo.

Este documento se enmarca dentro de los lineamientos aprobados en diferentes instancias del Sistema de Integración en la que se destaca la Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países del SICA realizada en Panamá el 9 de marzo de 2006, donde se acordó:

“Reconocer el trabajo desempeñado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) en la formulación de propuestas que favorezcan la agilización y eficiencia del transporte marítimo de carga y pasajeros de los países centroamericanos e impulsen nuevas iniciativas de transporte marítimo de corta distancia con el Caribe. Instruimos a los responsables nacionales del tema a otorgarle prioridad a la materia, a fin de que la región aumente su competitividad.”

De igual manera en la XXXI Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), llevada a cabo en Guatemala de la Asunción el 12 de diciembre de 2007, se acordó:

“Reconocer la importancia de agilizar y hacer aún más eficiente el transporte marítimo de carga y pasajeros en los países centroamericanos, con el propósito de incrementar la competitividad regional e instruir a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo a continuar trabajando en el fortalecimiento normativo e institucional del sector, así como en la formulación de las políticas respectivas y en la formación de marinos para la pronta generación de empleos en la región.”

Adicionalmente en la XXXIII Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema de la Integración Centroamericana realizada en San Pedro Sula, Honduras el 5 de diciembre de 2008 se acordó:

“Instruir a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), a concluir la elaboración de la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana.”

Así mismo el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN) en su Resolución No. 03-2006 de la ciudad de Guatemala el 2 de junio de 2006 resuelve:

“Instruir a la COCATRAM a efecto de dar continuidad a la implementación de un Servicio Hidrográfico en Centroamérica, realizando para ello las actividades necesarias para su financiamiento y organización, en coordinación con las autoridades nacionales y las instancias regionales e internacionales competentes.” En esa misma reunión, el Consejo a través de la Resolución No. 05-2006 resuelve ***“1. Adoptar una política regional de apoyo y promoción al transporte marítimo de corta distancia entre los puertos de la región centroamericana (cabotaje***

regional). 2. Favorecer la armonización y simplificación de procedimientos y documentos requeridos al transporte marítimo de corta distancia, modernizando la legislación nacional.

3. Promover la adopción, ratificación e implementación del Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo internacional, suscrito en Londres, Inglaterra en 1965, conocido como Convenio FAL 65, como principal instrumento de facilitación del transporte marítimo. 4. Apoyar los procesos de consolidación de carga a nivel nacional y regional y promover las condiciones de integración entre los diferentes modos de transporte, acorde a las modernas formas de contratación y operación. 5. Manifestar su interés en adecuar las condiciones para facilitar el transporte de carga en buques por los países de la región, a fin de lograr un compromiso de homologación de procedimientos de facilitación, en particular los requeridos a cuestiones fito-sanitarias, migratorias, de seguridad, cuarentena, salud e instrumentos financieros. 6. Instruir a la COCATRAM a continuar acciones para promover el desarrollo, integral del servicio de Transporte Marítimo de Corta Distancia y para estos efectos, se le recomienda gestionar la asistencia y los recursos necesarios en coordinación con las instancias pertinentes dentro del Sistema de la Integración Centroamericana.”

Adicionalmente, en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en la Declaración de Villahermosa, se acuerda:

“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.”

Se destaca que en el Seminario Taller Internacional sobre Planificación Estratégica de Infraestructuras y Sistemas de Transporte en Centroamérica realizado en Antigua, Guatemala en septiembre del 2008 se concluyó la no necesidad de esperar la resolución de acuerdos regionales para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, y realizar la preparación de los términos de referencia para los proyectos de las actividades identificadas en el taller realizado sobre la materia y en el que designaron como responsables a Panamá y a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

Centroamérica ha acelerado en los últimos años su inserción en la economía mundial. Los problemas enfrentados en la década de los ochenta provocaron cambios substanciales en las políticas económicas y en el rol del Estado. El proceso de integración regional ha vuelto a ser estratégico para los países centroamericanos, cuyas empresas enfrentan el reto de la competitividad en un mundo cada vez más globalizado. En el 2013 la región movilizó 134.7 millones de toneladas métricas, constituyendo un aumento del 135% comparado con el 2001. El aumento del movimiento de contenedores fue igual de significativo al mover en el año 2013 la cifra de 9.95 millones de TEU's (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), representando un incremento del 207% en comparación al 2001. En el mismo período el movimiento de buques se incrementó en un 38% con 18,254 recaladas en el 2013.

El desafío principal de esta iniciativa es aprovechar la posición estratégica del istmo que ha permitido disponer del Canal más importante del mundo, y transformar esta ventaja comparativa en una ventaja competitiva y ***“Convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial”***. Esto será posible a través de la recopilación de los diferentes estudios, actualizarlos si procede, e integrarlos para que puedan ser objeto de propuestas concretas de buen gobierno; que culminen en actividades de fomento de la integración regional en materia marítimo portuaria, a través de un marco regulador que permita la modernización sistemática del mercado de servicios portuarios y transporte internacional, de las conexiones marítimas intraregionales, estableciendo las condiciones de competencia en el sector público y privado, de manera que se



garantice un nivel de eficiencia competitivo, cumpliendo todo ello con las normas de seguridad marítimo-portuaria y preservación del medio ambiente y que conlleve al fortalecimiento y desarrollo de las administraciones marítimas y portuarias .

Más del 90% del Comercio Mundial de mercancías, se transporta por la vía marítima, distribución que es similar para nuestros países que son altamente dependientes del Comercio Exterior. El predominio del contenedor y los conceptos de logística, cadenas de suministro, entrega “justo a tiempo”, “puerta a puerta”, entre otros, han incrementado los servicios intermodales, haciendo una necesidad el multimodalismo, es decir un solo operador denominado Operador de Transporte Multimodal por sus siglas OTM que se hace responsable por toda la cadena de transporte desde su origen inicial hasta su destino final.

La visión planteada sólo será posible a través de la ejecución de una estrategia integrada entre los componentes de transporte marítimo, puertos, política marítima portuaria comunitaria, fortalecimiento de las administraciones marítimas, capacitación y formación y la preservación de las costas y espacios marinos.

Ante los cambios mundiales, los Gobiernos no deben mantener el status quo, hay que tomar decisiones y algunas de ellas muy sensibles. Incluso, podrían verse tentados a simplemente modernizar y ampliar sus facilidades con la esperanza de atraer volumen. Sin embargo, la modernización de la infraestructura de transporte y de los equipos sólo es una parte de la solución. Toda la cadena de transporte que sirve al comercio exterior debe ser mejorada e integrada. Más importantes, la organización y administración de las operaciones portuarias y de los servicios a la carga deben hacerse más eficientes para ser competitivos a nivel mundial. La confianza de los clientes está basada mayoritariamente en un rápido tiempo de rotación, costos de servicio razonables, y sobre todo, seguridad de funcionamiento.

La región comprendida entre Méjico y Colombia forma un corredor natural entre ambos países, gozando de un acceso fluido a las costas de dos océanos y así a los mercados del mundo. Sin embargo, no cuenta con un servicio de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) regional y casi todo el movimiento de carga entre los países comprendidos en esta región se realiza vía terrestre.

La propuesta de instalar un servicio de TMCD ha existido por años, con el objetivo de aprovechar la posición geográfica del istmo centroamericano para mejorar los servicios de transporte y contar con una vía alterna de comunicación. La idea recibió un fuerte impulso con la experiencia del Huracán Mitch, cuando se destruyeron muchas de las conexiones viales de la región; dificultando el transporte de bienes esenciales. Además, la instalación de un sistema de un transporte intermodal más económico y ambientalmente más amigable, es un tema de gran interés en este momento en muchas regiones del mundo.

Por esta razón, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (**COCATRAM**) con el apoyo técnico de la CEPAL, consideran oportuno la creación de un servicio marítimo de corta distancia combinado con un servicio alimentador y distribuidor de carga (feeder) hasta puertos de trasbordo, desde los cuales se puedan alcanzar nuevos mercados a través de las mas de 144 rutas marítimas que transitan por el Canal de Panamá.

En este sentido la participación del sector privado es relevante solo si se permite dentro de un marco de apertura económica que genere condiciones de mercado en los servicios que se brindan. Para ello es



necesario promover la competencia, lo cual evitará males mayores como los monopolios, dándole espacio a las leyes de oferta y demanda, ganancias y pérdidas, economías de escala, autonomía gerencial, libertad para entrar y salir del mercado y una cultura enfocada al cliente. La experiencia muestra que estos objetivos son más fáciles de alcanzar con la iniciativa privada que con las empresas públicas.

Sin embargo, es importante considerar que una legislación marítima obsoleta e incompleta incidirá negativamente; no sólo en el sector marítimo, sino también en el desarrollo del comercio exterior de éstos países. Para tal fin, una moderna legislación facilita la prestación de servicios marítimos eficientes y a menor costo, e incentiva la inversión privada en la industria marítima.

Como complemento a lo descrito, la Legislación Marítima de un país es el Marco Legal regulador de la navegación y el transporte marítimo; la cual está conformada por normas principales y secundarias, dentro de las primeras están las contenidas en los Convenios Internacionales y las que tienen rango de Leyes; dentro de las segundas los Reglamentos, Resoluciones y Acuerdos.

El tema de la modernización portuaria ha estado vigente en la región, especialmente en las dos últimas décadas. Múltiples estudios regionales y nacionales se han contratado. En este sentido, el diagnóstico de los principales problemas no es en forma alguna desconocida.

Casi la totalidad de la infraestructura de la región, particularmente aquella relacionada con el tráfico de mercancías y de pasajeros, requiere de una profunda ampliación y modernización, que le permita: a los exportadores vender sus productos en los mercados internacionales con costos comparables a escala mundial; a los consumidores comprar productos a precios de igual nivel; y a los turistas facilidades para disfrutar de las ventajas que presenta la región.

Otra situación importante es la falta de capacidad para la ejecución de levantamientos hidrográficos y la producción de cartas náuticas en la región; que durante años ha sido un problema para estos países, ya que han tratado de superarlo de forma individual. Las entidades gubernamentales responsables de esta actividad en cada uno de estos países, han tratado de enfrentar ésta situación de forma regional, pero ha faltado un proyecto integrador que lo coordine e impulse.

Adicionalmente, la región se encuentra en un proceso de superación de obstáculos creados por la falta de facilitación al comercio en general. Dada la gran importancia que tiene la facilitación del comercio internacional para la competitividad de los países y regiones; y las complicaciones que sobre el tema ha añadido la normatividad internacional sobre seguridad a la carga, se hace necesario un esfuerzo para mejorar la situación de la facilitación del transporte de la carga de comercio exterior.

Igualmente para Centroamérica es importante la coordinación con Méjico y Colombia en esta estrategia debida a la característica en que operan los puertos concentradores donde el trasbordo de carga es su especialidad en la que en algunos de ellos representan una actividad importante en sus operaciones.

Es fundamental agregar que actualmente los buques se diseñan, construyen, operan y tripulan con normas más estrictas que nunca. Esto ha significado consecuentemente, que la gente de mar como componente fundamental de este sistema, atraiga la atención de los organismos marítimos especializados, como factor de seguridad. La contratación de marinos requiere del cumplimiento de una serie de estándares relacionados con la seguridad de la vida humana, los buques, las cargas y el



medio ambiente. Estos requerimientos están contenidos en la Convención Internacional sobre Estándares de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW por sus siglas en inglés), de la Organización Marítima Internacional, dirigida a garantizar la competencia y profesionalismo de la gente de mar, de quien depende la seguridad de la vida en el mar, la protección del ambiente marino y el 90% del comercio mundial. Este Convenio es de obligatorio cumplimiento a partir del año 2002. Es necesario desarrollar propuestas que conlleven a instaurar un sistema eficiente, efectivo y ágil, capaz de producir marinos y profesionales marítimos de excelente calidad, asegurando así su colocación en las diferentes compañías navieras, especialmente en la industria de cruceros y en las demás ramas marítima portuaria.

Finalmente, como consecuencia del nuevo entorno internacional del transporte marítimo y del sistema portuario, esta estrategia delinearé las acciones institucionales y legales pertinentes que contribuyan al desarrollo y fortalecimiento de las administraciones marítimas y del sub-sector marítimo portuario de los países centroamericanos de manera que sean efectivas en los cambios que se requieren en la legislación, seguridad marítima y en la protección del medio marino ya que con algunas excepciones las administraciones marítimas no han evolucionado al mismo ritmo para atender estos temas.

II) ANTECEDENTES

Con más del 90% del comercio mundial por volumen transportado por el mar, el transporte marítimo se mantiene como el principal eslabón de la cadena comercial. En el 2007 el volumen de comercio marítimo alcanzó los 9.2 billones de toneladas, representando un incremento de 4.3%.

La fuerte demanda en China y el incremento del comercio interno de Asia y el comercio Sur-Sur causaron este aumento. En el 2013 la economía mundial creció en 3.0% y que para el 2014 según fuentes del Fondo Monetario Internacional se prevé que la economía mundial crecerá 3.6%. El movimiento de contenedores a nivel mundial también creció en una cifra estimada en 3.8% en 2012, con 601.8 millones de TEUs.

Para la región es importante en estos momentos, la formulación de estrategias encaminadas a la formulación de políticas nacionales y regionales de servicios e infraestructura de transporte e inversión extranjera orientadas hacia el comercio exterior.

Estas deben tomar en cuenta las mega tendencias en la industria marítima: buques de carga más grandes y menos líneas y servicios llegando a cada país, causando una variación en el Índice de Conectividad Marítima de la UNCTAD, que ya tiene datos de 10 años, en el que el promedio de líneas navieras por país ha disminuido en un 27% en la última década, de 22 en el 2004 a 16 a principios de 2013. Adicionalmente, en lo relacionado a aspectos legales, la entrada en vigor del Convenio de Trabajo Marítimo que entro en efecto el 20 de agosto de 2013, del año 2002 el Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipaje por Mar, que entro en efecto el 23 de abril de 2014 y una serie de medidas regulatorias para fortalecer el marco legal relacionado a la contaminación atmosférica producida por los buques, a las instalaciones de recepción de desechos en los puertos y la gestión de los desechos.

En términos de las tendencia tradicionales se continua con los procesos de alianzas y fusiones que producen concentración con menos y más grandes líneas navieras; políticas de reducción de costos de las líneas; búsqueda de mayores volúmenes de carga; sobrecapacidad endémica; competencia feroz;

tasas de fletes bajas; estabilización de los servicios principales y alimentadores (puertos concentradores y feeders); servicios tipo "pendulum"; mejoramiento de la logística; re alineamiento de la China Continental; incremento del dominio de los transitarios (forwarders); aumento de las velocidades y de las frecuencias en los itinerarios de buques; explotación del Internet de parte de las líneas navieras; reorganización global de los puertos; la proliferación de los trasbordos y la creación de zonas de actividad logística - portuaria.

El fenómeno de la globalización, acompañado del crecimiento y liberalización económica, fue la causa fundamental de este impulso a la tendencia histórica del proceso de "concentración", al igual que el cambio tecnológico, con el empleo casi masivo del contenedor, la construcción de buques cada vez más grandes y veloces, y la introducción de sistemas intermodales con sus entregas "justo a tiempo" y "puerta a puerta". Aun esta por verse los efectos de la crisis en este aspecto.

El proceso de "concentración" en la industria marítima se ha expresado en una participación cada vez mayor de parte de grandes puertos, líneas navieras y sus alianzas en el mercado del transporte marítimo, a costa de los participantes menores:

- En las últimas tres décadas el tamaño de los buques portacontenedores se ha casi quintuplicado, de 3,000 TEU en 1980 a 18,000 TEU actualmente (los Triple E de la Maersk tienen una capacidad estimada de 18,000 TEU).
- Según Drewry Maritime Research, la flota mundial de contenedores alcanzó 32.9 millones de TEUs en 2012.
- Al 1 de julio de 2013 la flota de buques celulares fue de 4,968 unidades con capacidad para 16.9 millones de TEUs y órdenes de compra de 445 buques de los cuales el 23% correspondían a buques de 10,000 a 18,500 TEUs. .
- El movimiento de contenedores en los puertos creció en un 3.8% para alcanzar 601.8 millones de TEUs en 2012. Los puertos chinos representaron el 25.3% del total del movimiento mundial de los puertos.
- Buques más grandes requieren puertos concentradores o de trasbordo y menos recaladas para reducir los costos de estadía en puerto y compensar los altos costos fijos. Este hecho está causando que los puertos concentradores estén creciendo en promedio (carga manejada) a un ritmo dos veces mayor que el resto de los puertos.
- En relación a la conectividad marítima la brecha entre los países con mejor y peor conectividad se está aumentando. En el 2013, China fue el país con mejor conectividad, aproximadamente más del 40% de los buques porta contenedores tienen como destino uno o más puertos en China en su ruta.
- Con respecto a la fusión y concentración de mercado por las compañías navieras, el promedio de compañías que proveen servicios de línea por país continúa disminuyendo. Esta tendencia debe preocupar a los países con mala conectividad marítima debido a que la disminución de los proveedores servicios de línea incrementa aun más las estructuras oligopólicas en el mercado.

La proyección que devela esta evolución en el transporte marítimo requerirán de transformaciones sustanciales en puertos, terminales intermodales y en los modos de transporte terrestres para operar

eficientemente los enormes volúmenes de las nuevas embarcaciones pero sin pasar por alto el enfoque regional e integrador en la región centroamericana. La globalización de los procesos productivos y las transformaciones tecnológicas y organizativas del transporte marítimo internacional plantean una reorganización de los puertos a escala mundial y generan la necesidad de establecer una red jerarquizada de puertos que opere en varios niveles para concentrar y redistribuir flujos de carga. La existencia de grandes puertos concentradores de carga se hizo evidente a medida que el tamaño de los buques creció. Ahora bien, para concentrar carga en un nodo portuario principal se requiere eliminar varios puertos intermedios, con esto a la vez se cumple con la exigencia, principalmente estipulada por los usuarios de los países desarrollados, de reducir tiempos de tránsito y con las expectativas de las propias empresas de transporte marítimo de aumentar los ciclos de rotación de los buques. Desde luego, este esquema implica que muchos puertos quedan excluidos de los servicios directos y, en el mejor de los casos, podrán integrarse a la red global mediante rutas indirectas o alimentadoras (rutas feeders, en idioma inglés), las cuales conducen la carga, en embarcaciones menores, hacia algún nodo portuario principal donde será transbordada a los grandes buques para transportarla a su destino final.

En el campo de la seguridad se desarrollan, implementan, refinan instrumentos legales y estándares de protección a las instalaciones portuarias y transporte marítimo en la que Organización Marítima Internacional juega un papel importante.

Sobre temas de ambiente la Organización Marítima Internacional continua realizando avances en varias áreas que incluyen a la reducción de contaminantes en la atmósfera por los buques y muy especialmente la reducción de emisiones de efecto invernadero.

Las economías latinoamericanas experimentaron un crecimiento en su Producto Interno Bruto de 3.1% en el 2012. El papel de los puertos concentradores ha sido un tópico de discusión en Latinoamérica en la última década. Con la ampliación del Canal de Panamá y proyectos de expansión portuaria en la región, este tema ha atraído interés. Tal es el caso de La Unión en El Salvador y Manta en Ecuador que aspiran llegar ser puertos concentradores en escala regional de modo que puedan atraer actividades logísticas.

Algunos países latinoamericanos han desarrollado “clusters” específicos de excelencia en algunos segmentos de la industria marítima como ejemplo el registro de naves de Panamá abandera el 21.5% de la flota mundial en toneladas de peso muerto a enero 2013.

Para mejorar los escenarios será necesario la entrada en vigencia de la unión aduanera lo más pronto posible y todas aquellas medidas que nos permitan tomar ventajas del comercio mundial. Sería ideal que la unión aduanera comenzara con los seis países (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá), pero de no ser viable, podría hacerlo con dos o tres y acrecentarse en los próximos años. El viejo anhelo integracionista es más urgente que nunca, ya que no solo afianzaría la unidad de la región, sino que prestaría una ayuda muy valiosa para confrontar una emergencia mundial. La depreciación del peso mexicano y de otras monedas (que no se ha traducido de manera semejante aún para nuestras monedas) sería una razón adicional para acentuar el comercio intracentroamericano. También sería importante aumentar las exportaciones hacia Panamá (en particular para Costa Rica, por su proximidad geográfica) dado que esta economía mantiene un crecimiento muy superior al del resto de la región. En este sentido el desarrollo de sistema de transporte marítimo de corta distancia contribuirá al desarrollo del comercio intra regional.



Cada país en el mundo posee su propia reglamentación o legislación de transporte marítimo y/o fluvial, en la cual basan todas las directrices para proteger u ordenar el intercambio comercial de mercancías a nivel internacional, dentro de las aguas territoriales nacionales e internacionales.

El proceso llevado adelante por el Sistema de la Integración Centroamericana (**SICA**), reclama la consolidación de estrategias y llevar a la práctica políticas regionales por parte de los Gobiernos en materia de transporte; siendo los puertos y la navegación, piezas claves para la inserción de estos países en la economía globalizada y para el desarrollo sostenible del propio comercio intra regional.

Los países de la región han tenido durante muchos años la necesidad de contar con un sistema hidrográfico actualizado, pero han tratado de enfrentar este problema de forma individual, muy limitados por su realidad económica y social. El problema ha sido subsanado parcialmente con el apoyo de los Servicios Hidrográficos de terceros países, principalmente de la Agencia Nacional para Imágenes y Cartografía de los Estados Unidos (**NIMA**). Esta cooperación, que ha ido disminuyendo últimamente, no ha logrado que la gran mayoría de los países de la región cuenten con una cartografía náutica completa ni actualizada.

Desde el año 1962, las autoridades nacionales encargadas de la hidrografía han tratado de impulsar acciones a nivel regional, considerando la necesidad de realizar los trabajos hidrográficos en las costas de la región, para cumplir con los requerimientos de la seguridad a la navegación y lograr sustanciales rebajas en las tarifas actuales de fletes y seguros marítimos. Lo anterior está reflejado en las resoluciones tomadas en las Semanas Cartográficas de América Central, que desde el año 1956 han reunido a las autoridades nacionales encargadas de la hidrografía y cartografía.

En el año 2000 **COCATRAM** planteó el proyecto de establecimiento de un sistema hidrográfico, a través de una ficha de identificación de proyectos presentada a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana (**SICA**); como parte de un Programa de Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica; **SICA** aceptó incluirlo dentro de los Planes de Desarrollo para la transformación y modernización de la región. Por su parte, los funcionarios de **COCATRAM** consultaron las posibilidades de realización del proyecto con las autoridades nacionales responsables, quienes confirmaron que el proyecto se ajustaba al esquema que por años se quiso formular.

Los países de la región cuentan con poco desarrollo de los servicios hidrográficos, y la cartografía existente se ve afectada negativamente, junto a otros aspectos como: la seguridad y eficiencia de la navegación en sus aguas, las primas por seguros a la carga, el comercio exterior y la protección del medio ambiente.

Si bien el proyecto ha sido acogido con gran entusiasmo por todos los países involucrados, habiéndose recogido además sugerencias y observaciones muy valiosas, la casi total ausencia de recursos para desarrollar las tareas necesarias, además de las crecientes dificultades para realizar el procesamiento de la información recogida. Las cartas existentes están en su conjunto, obsoletas.

El mundo globalizado exige que los procesos de importación y exportación sean sencillos y eficientes, y que garanticen en todo momento la seguridad y la transabilidad de la carga. La competitividad del comercio exterior, depende en gran parte de la agilidad con que se puedan manejar los flujos de carga a lo largo de la cadena logística de importación y exportación de bienes.

Adicionalmente, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha promovido desde el año 1965, la adopción del Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL-65). En Centroamérica esa labor se ha realizado a través de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), que ha promovido entre sus países miembros la adopción del Convenio y en su defecto, la puesta en práctica de las medidas de facilitación contempladas en el mencionado Convenio y que atañen a la pronta recepción, atención y despacho de los buques. A la fecha, Honduras, Nicaragua, El Salvador y Panamá han ratificado el Convenio FAL-65, en el resto de países se han aplicado a discreción parte de las medidas indicadas.

Los diferentes obstáculos que puede encontrar la carga de comercio exterior no están siempre relacionados con los puertos, pero siempre afectan la efectividad y eficiencia del transporte y de la cadena logística. En los países de la región, está haciendo falta una investigación que permita en el corto plazo, llegar a la implementación de mejoras en la facilitación del comercio con medidas armonizadas, en cuanto a la facilitación documentaria y de procedimientos, teniendo en cuenta además lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL-65).

III) VISION Y MISION MARITIMA DE CENTROAMERICA

La presente estrategia se vincula con la Visión de **Centroamérica como: “Una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial”**. Las acciones necesarias para provocar la realización de esta Visión las recoge la Misión que debe perseverar en la región: **“Desarrollar su Comercio Marítimo dentro del marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.”**

IV) OBJETIVOS ESTRATEGICOS

1. Convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial en el marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.
2. Impulsar el desarrollo portuario para transformar a Centroamérica en una plataforma logística regional que contribuya al mejoramiento de la competitividad del comercio exterior.
3. Instaurar un desarrollo socio-económico para que los sectores productivos y el recurso humano de la región incrementen sus oportunidades de negocio y profesional respectivamente dentro del nuevo entorno global integrado a la preservación del medio ambiente.

Para este efecto, los distintos estudios y ejercicios realizados han identificado seis áreas de acción hacia los cuales se deben orientar la estrategia de desarrollo marítimo portuario: Transporte Marítimo, Puertos, Política Marítima Comunitaria, Administraciones Marítimas, Capacitación y Formación y los Espacios Marinos y Costeros. Es importante para la región no perder de vista y observar los cambios producidos en la República de Panamá que ha creado las condiciones que le posibilitan estar a la altura requerida para competir en el mercado global y está asumiendo un importante papel de liderazgo para el subsector marítimo regional, liderazgo que debe integrarse con la región para aspirar alcanzar la Visión Regional que nos hemos trazado.



V) TRANSPORTE MARÍTIMO

a) OBJETIVOS GENERALES

1. Modernizar el marco legal, organizativo y regulador del sector transporte de cada país (con coherencia regional), para hacer más eficiente el accionar del sector público e incentivar la participación del sector privado.
2. Impulsar el desarrollo de rutas para mejorar y desarrollar los índices de conectividad marítima a nivel extra regional e intrarregional respectivamente como alternativa complementaria y competitiva al transporte terrestre.
3. Fortalecer, consolidar y mejorar la Seguridad Marítima en los países miembros del SICA reduciendo los riesgos para la seguridad de la vida humana en el mar, puertos, terminales marítimas, protección de la propiedad pública y privada y el medio marino.
4. Alcanzar la disponibilidad de una oferta de transporte marítimo apropiada a las necesidades del comercio internacional.

b) OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Modernizar y armonizar el marco jurídico marítimo regional.

- a. Lograr la armonización, consolidación, actualización, simplificación y modernización de la legislación marítima de los países centroamericanos.
- b. Desarrollar las acciones necesarias conducentes a la adhesión, ratificación e implementación de los convenios internacionales relacionados a la seguridad marítima, medio ambiente, de la OIT y demás; incluyendo el apoyo de las administraciones marítimas al resto de las actividades inherentes a la modernización de la legislación.
- c. Divulgar a los diversos actores los instrumentos jurídicos del derecho público y privado relacionados al sub-sector marítimo.
- d. Facilitar el transporte marítimo, en especial el de corta distancia en la región; a partir de normas legales armonizadas entre los países centroamericanos.
- e. Permitir que la legislación de la actividad marítima en la región sea clara, consolidada y actualizada; eliminando las barreras para el crecimiento de la oferta y las empresas en el sector marítimo.
- f. Proponer el establecimiento y organización de las funciones relativas a seguridad marítima, que conlleven al ejercicio de las competencias como Estado de abanderamiento, ribereño y rector del puerto en cada uno de los países miembros del SICA.

- g. Promover la eliminación de las barreras aduaneras entre los países de la región producto de las reglamentaciones del tráfico de mercancías internacional vía marítima.
- h. Permitir el uso legítimo de las aguas, impidiendo, reduciendo y controlando su degradación, así mismo, mantener y mejorar la capacidad de producción y sustento de los recursos vivos, protegiendo la salud humana y la actividad industrial.
- i. Apoyar la iniciativa de un centro de arbitraje regional en la región y la creación de tribunales marítimos especializados en la materia.
- j. Promover la adhesión a instrumentos normativos sobre el transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo que rijan los derechos y obligaciones de los actores en la cadena de suministro bajo un solo contrato de puerta a puerta.

2. Promover la instauración de un servicio de transporte marítimo de corta distancia TMCD regional combinado con un servicio alimentador y distribuidor de carga (feeder) hasta puertos de trasbordo, desde los cuales se puedan alcanzar nuevos mercados a través de rutas que no incluyen a los puertos nacionales para reducir los costos totales de transportación e incrementar la carga movilizada en ellos.

- a. Promover el desarrollo del acceso y calidad del transporte tanto en el comercio intra regional, como en el comercio extra regional; impulsando los servicios feeders entre puertos de la región.
- b. Impulsar el aprovechamiento de la infraestructura, beneficiando la protección del medio ambiente y disminuyendo la vulnerabilidad en caso de desastres.
- c. Promover la creación de tarifas diferenciadas para el transporte marítimo de corta distancia.
- d. Desarrollar políticas que conlleven al mejoramiento de los accesos a los puertos y de los equipos suficientes para el servicio de transporte marítimo de corta distancia.
- e. Iniciar análisis de costos operativos para este tipo de tráfico.
- f. Incrementar esfuerzos para que los países de la región ratifiquen e implementen a corto plazo de los convenios OPRC, MARPOL, SOLAS, LINEAS DE CARGA, ARQUEO, COLREG, FAL-65, sobre el Trabajo Marítimo y SAR y desarrollar agenda para el resto de los convenios, además de adherirse al Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto, de Viña del Mar.

- g. Impulsar el desarrollo de prácticas para reducir los obstáculos para el desarrollo del TMCD, en materia de los regímenes aduaneros, controles sanitarios y seguridad en los puertos.
- h. Apoyar y coordinar con el Proyecto Mesoamericano las iniciativas relacionadas al transporte marítimo de corta distancia.

3. Facilitar el Transporte de Carga del Comercio Exterior que usa el transporte marítimo.

- a. Favorecer la armonización, simplificación de procedimientos y documentos y tarifas portuarias requeridos y aplicados al transporte marítimo en general incluyendo las rutas de corta distancia, modernizando las legislaciones nacionales, promoviendo buenas prácticas para la facilitación de la carga e impulsando la ratificación e implementación del Convenio FAL-65.
- b. Mejorar los procesos de consolidación de carga a nivel nacional y regional y optimizar las condiciones de integración de entre los diferentes modos de transporte, acorde a las modernas formas de contratación y operación.
- c. Mejorar la facilitación a lo largo de toda la cadena logística de los productos que usan transporte marítimo, en su proceso de importación y exportación a fin de lograr un compromiso de armonización de procedimientos aduaneros, fitosanitarios, migratorios, de seguridad, cuarentena, salud e instrumentos financieros.
- d. Proponer medidas que eliminen los obstáculos y mejoren la facilitación de las principales cadenas logísticas de productos que son transportados vía marítima, desde su salida de fábrica o bodega hasta que son cargados en el buque o desde el buque hasta su bodega.
- e. Preparar una propuesta para ser discutida con las Administraciones de Aduanas acerca del tratamiento de la carga que se transporta vía marítima, de forma que se agilice el procedimiento y que ésta carga reciba los beneficios de la simplificación que se aplican a la que se transporta por otros medios.
- f. Respaldar la creación y desarrollo del Comité Regional de Facilitación de la carga que se transporta por vía marítima.

4. Garantizar la seguridad de la navegación en las rutas y espacios marítimos centroamericanos.

- a. Establecer y mantener la existencia y disposición de cartografía náutica actualizada a través de un Sistema o Servicio Hidrográfico en Centroamérica para mejorar la seguridad marítima y favorecer el comercio exterior de los países miembros del SICA.

- b. Transformar y optimizar los recursos que se utilizan en la realización de los actuales levantamientos hidrográficos, basados en antiguos y costosos procedimientos.
- c. Facilitar los recursos que exigen levantamientos hidrográficos adecuados, para el diseño de una cartografía detallada que evite la pérdida de embarcaciones y equipo en obstáculos no descubiertos o mal cartografiados; para el reconocimiento de áreas con recursos pesqueros y para la localización de áreas donde la pesca está limitada o prohibida.
- d. Crear las condiciones para que el transporte marítimo en las aguas del istmo centroamericano sea más eficiente y seguro (incluyendo la pesca y la navegación deportiva). La disponibilidad de cartas náuticas e información hidrográfica actualizada, pueden producir ahorros importantes en la industria y el comercio regional, ya que permitirán elegir rutas más cortas y de mayor profundidad, con la posibilidad de usar buques de mayor calado o aumentar sus volúmenes de carga.
- e. Favorecer la reducción de costos al comercio exterior, en lo concerniente a las altas primas de seguro que se pagan actualmente, porque no existe cartografía suficiente y actualizada; lo que se traduce en mayores riesgos de la actividad naviera en mares y costas.
- f. Actualizar la información sobre el estado de las Ayudas a la Navegación en la región centroamericana para implementar un proyecto de mejoramiento que incluya las nuevas tecnologías aplicables a nuevos y modernos sistemas conforme a las normas y acuerdos internacionales.
- g. Mejorar los aspectos organizativos y administrativos de la actividad, incluyendo el de recursos humanos.
- h. Apoyar la creación y desarrollo del Comité Regional Centroamericano Hidrográfico y de Ayudas a la Navegación para desarrollar un plan de trabajo y de cooperación horizontal de la región cuyo objeto será garantizar la seguridad de la navegación en las rutas y espacios marítimos de la región.
- i. Promover la cooperación regional sobre búsqueda y salvamento marítimos y la prestación de servicios de búsqueda y salvamento rápidos y efectivos.
- j. Impulsar la realización de un diagnóstico de la situación de la seguridad marítima en la región, que permita identificar las áreas deficitarias, en las que se requiera mayor asistencia y cooperación técnica para enfrentar los retos del nuevo siglo.



VI) PUERTOS

a) OBJETIVO GENERAL

1. Impulsar la inversión en la infraestructura portuaria física requerida para atender eficientemente la demanda presente y futura de la carga, las naves y los pasajeros para fortalecer la producción y la ventaja comparativa de la región posicionando la actividad logística en la región, con apego a las normas y prácticas relativas a la preservación del medio marino, la seguridad y protección, en sus instalaciones.

- a. Elaborar un Plan Maestro de Desarrollo Portuario que incluya la formulación de propuestas enfocadas a la creación de centros logísticos y de apoyo a la cadena de suministros que brinden valor agregado en la región.
- b. Mejorar la productividad de los puertos en atención al buque, a la carga y los pasajeros.
- c. Generar mecanismos para fortalecer el poder de negociación de los usuarios de servicios portuarios y marítimos, como un medio para lograr que las tarifas de dichos servicios sean más competitivas.
- d. Impulsar la eficiencia en la cadena logística.
- e. Estimular la inversión portuaria eliminando las restricciones o barreras arancelarias a la entrada de infraestructura y equipos e incentivar las operaciones portuarias a través de la eliminación o disminución de cargas tributarias importantes a la actividad y excesivos costos burocráticos.
- f. Apoyar el establecimiento en la región de actividades logísticas como almacenamiento, procesamiento, transformación, ensamblaje y distribución de productos semi-elaborados y terminados.
- g. Fortalecer la seguridad y protección en las instalaciones portuarias.
- h. Habilitar las correspondientes instalaciones de recepción de desechos provenientes de los buques, en las instalaciones portuarias.

VII) POLITICA MARITIMA COMUNITARIA

a) OBJETIVO GENERAL

1. Implementar la adopción de una política marítima comunitaria en los países de la región centroamericana, como apoyo a su comercio exterior y a su inserción en la globalización de la economía mundial.

b) **OBJETIVO ESPECIFICO**

1. Elaborar una Política Marítima Comunitaria en la región.

- a. Recopilar, revisar y actualizar los trabajos y estudios realizados en materia de infraestructura multimodal, puertos, transporte marítimo de corta distancia e integración regional en materia de transporte marítimo.
- b. Iniciar el diseño y la integración de Plataformas Logísticas como requisito necesario para que los países tengan la capacidad de dar respuesta lógica al fenómeno de la globalización reforzando las conexiones intermodales, fomentando el uso del transporte marítimo como requisito de sostenibilidad y eliminando los actuales obstáculos para su desarrollo.
- c. Promover la inversión en buques de carga y pasajeros en servicios de corta distancia de calidad, con frecuencias regulares y seguros en la región.
- d. Con la participación de las instituciones públicas vinculadas al comercio exterior y del sector privado, determinar las cuestiones que deben abordarse a nivel regional sobre el sector logístico-portuario, con vistas al desarrollo de políticas coherentes que optimicen la cadena de suministro, la distribución física de las mercancías, el rendimiento portuario y la integración intermodal marítimo-terrestre.
- e. Asegurar que los países miembros del SICA planifiquen e implementen armónicamente los programas de Seguridad Marítima y Protección instaurados a partir de la vigencia del código PBIP supervisados a través de sistemas de auditorías y creando un comité técnico regional para este propósito.
- f. Coadyuvar los esfuerzos del sector marítimo portuario para apoyar la apertura comercial efectiva y no sólo arancelaria a las regiones del resto mundo (Asia, Europa, EEUU y MERCOSUR), ofreciendo los servicios marítimos y portuarios adecuados, como condición necesaria para responder eficazmente a las nuevas exigencias de la demanda.
- g. Institucionalizar el ejercicio de coordinación e integración de planes, esfuerzos, iniciativas, ejecución y recursos para el desarrollo de esta estrategia a través de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.
- h. Promover la preparación y ejecución de un plan de acción para la implementación de la presente estrategia.
- i. Crear las condiciones propicias para estimular la inversión y atraer nuevas empresas a la región, para que desarrollen las industrias marítimas auxiliares y de colocación de la gente de mar.
- j. Integrar la protección del medio marino en las políticas generales pertinentes en la esfera ambiental, social y de desarrollo económico nacional.

- k. Fomentar el desarrollo de una conciencia ambiental en las poblaciones costeras, a fin de reducir la degradación del medio costero y marino, contribuyendo a mejorar el nivel de vida de las mismas.
- l. Impulsar los convenios de aplicación de estado rector de puerto en la región.
- m. Promover la participación de la mujer y su integración a las actividades marítimas y portuarias de la región.

VIII) ADMINISTRACIONES MARITIMAS

a) OBJETIVOS GENERALES

1. Desarrollar, fortalecer y consolidar las Administraciones Marítimas de los países centroamericanos acorde con los procesos de modernización de los Estados en ejecución donde existen y establecerlas donde no las hay.

- a. Fortalecer la estructura orgánica, el marco jurídico y el recurso humano de las administraciones marítimas.
- b. Conceder a las administraciones marítimas de un presupuesto adecuado que les permita adquirir y darle mantenimiento a los recursos materiales y humanos idóneos necesarios que le permita ser efectiva en el cumplimiento de sus responsabilidades como estado ribereño, de pabellón y de puerto.
- c. Que las administraciones marítimas de la región elaboren e implementen una política marítima nacional que incluya el Transporte Marítimo de Corta Distancia para beneficio de la región, Seguridad Marítima, Prevención, Contención y Reducción de la Contaminación Marina y la Conservación de los Recursos del Mar, Puertos, Capacitación, Relaciones con Organismos Internacionales y Coordinación con Organismos Marítimos Nacionales y Regionales.
- d. Ratificar los convenios internacionales de derecho público y privado pendientes de ratificación e implementar y administrar efectivamente los mismos.
- e. Que las administraciones marítimas impulsen los procesos de modernización y armonización de la legislación marítima nacional de su respectivo país contenido en los códigos de comercio.
- f. Formular, desarrollar y ejecutar los correspondientes planes de formación y capacitación del recurso humano marítimo.

- g. Crear los mecanismos que aseguren la estabilidad y permanencia del personal técnico de las administraciones marítimas.
- h. Introducir un mecanismo legal dentro del sector marítimo ambiental el cual permita a la autoridad respectiva tomar decisiones que permitan a la Administración Marítima respectiva tomar decisiones expeditas para situaciones de emergencias.
- i. Intensificar la cooperación regional entre las Autoridades Marítimas de ROCRAM-CA y extra regional con la ROCRAM-SA.
- j. Establecer una plataforma para que las Autoridades Marítimas, a través de la COCATRAM, participen en los Comités Técnicos de la OMI.

2. Ampliar su capacidad para proteger efectivamente el medio marino en la región, principalmente en las aguas costeras.

- a. Elaboración e implementación de Planes Nacionales y Locales de contingencia para combatir el derrame de cualquier sustancia contaminante en las aguas nacionales y que se apoyaría toda acción que se impulsase para el establecimiento de Acuerdos Subregionales o Regionales de Cooperación en materia de combate de contaminación del medio ambiente marino.

IX) CAPACITACION Y FORMACION

a) OBJETIVO GENERAL

1. Crear un sistema sostenible de capacitación marítima portuaria que permita contar con Recursos Humanos calificados a todos los niveles y puedan contribuir al desarrollo del subsector marítimo.

- a. Fomentar e incrementar la cooperación técnica horizontal entre las Autoridades y Administraciones Marítimas y Portuarias a nivel nacional, regional y extra regional de las instituciones relacionadas, incluidos los sectores publico, académico y privado, en los temas de su competencia.
- b. Formación y capacitación del recurso humano así como el establecimiento de procedimientos facilitadores de la actividad del sector para fortalecer la gestión eficiente de las autoridades marítimas.
- c. Crear y ejecutar programas dirigidos a la capacitación sobre arbitraje en materia de comercio marítimo así como al sector judicial en derecho marítimo.

- d. Crear y ejecutar programas de formación técnica y de enseñanza superior marítima adecuándolas a las necesidades reales presentes y futuras del sector y promover una cultura marítima.
- e. Fortalecer y crear centros de formación que garanticen la Oferta Educativa Marítima.
- f. Incrementar la presencia marítima de los países de la región en los organismos técnicos internacionales para el desarrollo del capital humano del sector.
- g. Fortalecer la continuidad de formación y capacitación a los funcionarios marítimos y portuarios.
- h. Establecer un sistema de formación y capacitación a distancia, especializado en temas marítimos portuarios, que permita facilitar el acceso a la educación a mayor número de personas.
- i. Desarrollar un sistema regional para la formación de instructores especializados y certificados en temas marítimos portuarios.

X) LOS ESPACIOS MARINOS Y COSTEROS

a) OBJETIVO GENERAL

1. Asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y los recursos naturales en el mar.

- a. Coordinar un trabajo conjunto con los diversos sectores nacionales involucrados en la tarea de protección del medio marino, incorporando en él a las empresas navieras, a los operadores de terminales marítimos de buque tanque, sociedades de clasificación, astilleros, asociaciones de armadores, de industriales pesqueros, organismos públicos y privados, Turismo, Ministerio del Ambiente, Universidades y otros.
- b. Atraer y facilitar la cooperación internacional hacia Centroamérica, para apoyar los esfuerzos que se realizan en la región para la protección de su medio marino y la solución de la crisis ambiental.
- c. Exponer ante los foros internacionales y regionales la decisión de las administraciones marítimas de Centroamérica de contribuir, en lo que está a su alcance, a la solución de la crisis mundial del medio ambiente.
- d. Proporcionar a los países de la región un sistema eficaz de cooperación técnica, en los aspectos operativo, jurídico, y científico, relativos a la protección y preservación del medio marino de la contaminación ocasionada por los buques y actividades conexas, para la provisión de indemnización según corresponda y reforzar la capacidad de actuación de los países en los ámbitos nacionales y

- regionales, con el objeto de prevenir, combatir y mitigar la contaminación del mar.
- e. Desarrollar un programa regional de manejo costero integrado que consolide la integración de la pesca.
 - f. Desarrollar una conciencia ambiental en las poblaciones costeras, a fin de reducir la degradación del medio costero y marino, contribuyendo a mejorar el nivel de vida de las mismas.
 - g. Implementar de manera efectiva el convenio MARPOL 73/78 en la región, para la debida adecuación de instalaciones en los puertos para la recepción de residuos oleosos, residuos nocivos líquidos, aguas sucias y de sentina y basuras provenientes de buques.
 - h. Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre.
 - i. Lograr la adhesión de los países de la región al Convenio de Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por hidrocarburos (OPRC) cuyo objetivo es lograr la capacidad de lucha contra la contaminación por hidrocarburos mediante un programa de cooperación internacional.
 - j. Preparar, aprobar e implementar los Planes Nacionales de Contingencia para la respuesta ante derrames de hidrocarburos.
 - k. Impulsar la implementación del Plan Regional de Contingencia para la Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos en Centroamérica.
 - l. Obtener el equipamiento necesario para responder ante derrames.
 - m. Desarrollar una política definida respecto al uso de dispersantes y un mecanismo de coordinación para las operaciones de salvamento y asistencia.
 - n. Alcanzar la adhesión e implementación del CLC-92, Bunker 2001 y el Convenio del Fondo 92 en sus formas enmendadas para garantizar una indemnización adecuada a quienes resulten perjudicados a causa de una contaminación de hidrocarburos.
 - o. Lograr la adhesión al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras materias, LDC-1972 y el protocolo de 1996 tomando en cuenta que buques de otras banderas realizan el vertimiento en la región.

XI) RECONOCIMIENTOS

El presente documento ha sido posible gracias a los valiosos aportes, artículos y literatura de las siguientes agencias, organizaciones, seminarios talleres y publicaciones:

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Ricardo Sánchez – Consultor CEPAL
- Fundación Valencia Port
- “El Subsector Marítimo para la Competitividad e Integración de Centroamérica - Recomendaciones de Políticas, Estrategias y Planes de Acción” INCAE-COCATRAM
- Sección de Estadísticas de COCATRAM
- El Transporte Marítimo en 2006 – Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
- Review of Maritime Transport 2013 – UNCTAD
- Seguimiento a las Principales Estadísticas Macroeconómicas de Centroamérica y República Dominicana - Oficina del Economista Jefe del Banco Centroamericano de Integración Económica- Noviembre, 2008
- Propuesta de Política Portuaria Marítima Nacional 2006-2016 – Comisión Portuaria Nacional – Guatemala
- Sector y Estrategia Portuaria – Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, España
- “Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su Impacto en los Puertos Mexicanos – Secretaria de Comunicaciones y Transporte - Carlos Martner Peyrelongue, María Aurora Moreno Martínez
- “Diagnóstico de Situación del Transporte de Carga Terrestre Internacional: Nicaragua, Centroamérica y Panamá” Consultor: Emilio Hernández Torres, con la colaboración de Róger Hernández B., como Consultor Adjunto, en la elaboración del Componente II: Análisis de Mercado del Transporte de Carga Terrestre, en Nicaragua
- Estrategia Marítima Nacional de la República de Panamá, Consejo de Gabinete N° 3 de 28 de enero de 2004
- Seminario Taller Internacional sobre Planificación Estratégica de Infraestructuras y sistemas de Transporte en Centroamérica. La Antigua Guatemala 29 de septiembre de 2009 – Proyecto Mesoamericano, Ministerio de Fomento de España, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España y la Agencia Española de Cooperación Internacional
- Taller sobre Plan de Acción para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en los Mares Mesoamericanos – Panamá 18,19 de septiembre de 2008 – Corporación Andina de Fomento, Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, Autoridad Marítima de Panamá.
- Diversos acuerdos, resoluciones y la Estrategia de la Red ROCRAM-CA para modernización del sector marítimo centroamericano.
- Fondo Monetario Internacional
- Banco Mundial
- Drewry Shipping Consultants Ltd