



**Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo  
(COCATRAM)**

---

**INFORME**

**Evaluación y Diagnóstico Regional de la Implementación  
de la Gestión Ambiental Portuaria y Cumplimiento del  
“Libro Verde” en Terminales de Comercio Exterior y en  
las Autoridades Marítimas y Portuarias**

**País: HONDURAS - AUTORIDADES**

---

**DICIEMBRE 2017**

Programa

Fortalecimiento de la Gestión Ambiental en los Puertos de América Central





INDICE

1. Introducción y Propósito Fundamental..... 4

2. Meta ..... 5

3. Propósito ..... 5

4. Resultados Esperados..... 5

5. Actividades ..... 5

    a. Resultado Esperado 1: ..... 6

        i. Actividad 1.1 ..... 6

        ii. Actividad 1.2:..... 6

        iii. Actividad 1.3:..... 6

        iv. Actividad 1.4:..... 6

    b. Resultado Esperado 2: ..... 6

        i. Actividad 2.1:..... 6

        ii. Actividad 2.2..... 6

    c. Resultado Esperado 3: ..... 7

        i. Actividad 3.1:..... 7

        ii. Actividad 3.2:..... 7

    d. Resultado Esperado 4: ..... 7

        i. Actividad 4.1:..... 7

        ii. Actividad 4.2:..... 7

        iii. Actividad 4.3:..... 7

        iv. Actividad 4.4:..... 7

6. Metodología de Trabajo..... 8

7. Levantamiento de Información ..... 8

8. Entidades Participantes..... 11

9. Resultados de las Autoridades..... 11

    c. Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental ..... 13

    d. Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde) ..... 17





- e. Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos ..... 17
- f. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)..... 18
- g. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación ..... 18
- h. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades ..... 19
- 10. Conclusiones ..... 21





## 1. Introducción y Propósito Fundamental

En 1993, el Protocolo del Tratado de Integración de Centroamérica enfatizó la necesidad de mejorar y fortalecer la infraestructura física de los puertos en la región para insertar las economías de los países en el mercado global. El sistema portuario experimentó un incremento de más del 150% en el movimiento de carga en los últimos 15 años y atendiendo más de 17,000 naves.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), en conjunto con otras instituciones, identificaron la necesidad de diseñar y mejorar los aspectos ambientales en las operaciones portuarias. Es esencial que los puertos establezcan y fortalezcan unidades de gestión ambiental portuaria y monitoreo ambiental en las áreas portuarias, canales de acceso y dársenas de maniobra, así como el establecimientos de acuerdos entre los puertos intrarregionales para el intercambio de información y experiencias.

Con el propósito de desarrollar una estructura para la implementación de las políticas ambiental portuarias, COCATRAM creó el Código de Conducta Ambiental Portuario “Libro Verde” en Centroamérica para fomentar el cumplimiento adecuado de la legislación ambiental y regional y los compromisos internacionales. Esto permitirá a las autoridades portuarias establecer en cada país un sistema para controlar y reducir el impacto ambiental de las actividades portuarias.

Este proyecto fortalecerá la gestión ambiental portuaria a través del desarrollo de las capacidades y entrenamiento en estrategias de prevención, preparación y respuesta, especialmente en lo relacionado a actividades marítimas y portuarias que representen un alto riesgo de contaminación. Los elementos del proyecto incluyen una evaluación y diagnóstico regional de la gestión ambiental portuaria y del estatus de cumplimiento del “Libro Verde” y el desarrollo de las actividades para fortalecer sus capacidades.

Una buena parte de la evaluación ambiental, tanto de las Autoridades Marítimas, Portuarias y de los Puertos, está enfocada en definir, por primera vez, las prioridades ambientales del sector portuario Centroamericano, presentando las 10 prioridades ambientales por país y Región. Esta información es importante para identificar las altas prioridades de aspectos ambientales en las cuales están o pretenden trabajar y establece el marco referencial para que las Autoridades del sector marítimo, portuario y COCATRAM, establezcan las directrices e iniciativas necesarias.

Por el otro lado, el informe presenta información vital sobre la gestión ambiental de los puertos Centroamericanos y República Dominicana con lo cual se establecerá por primera vez una base de datos nacional y regional, esperando que sea el punto de partida para que ejercicios similares se realicen en el futuro, los cuales indiquen las variaciones y tendencias, estableciendo de esta manera una línea base que monitoree dichas tendencias en el tiempo y el reportarlos de forma transparente le daría credibilidad al sector portuario Centroamericano y República Dominicana y a la vez sería consistente con las políticas ambientales de la COCATRAM.





Esta evaluación ambiental y el respectivo reporte de los resultados se realizaron en total cooperación y coordinación entre COCATRAM, el Programa DR-CAFTA y las 14 Autoridades Marítimas, Portuarias e instituciones relacionadas y los 57 puertos evaluados.

De hecho, las bases del reporte están en concordancia con los indicadores de desempeño ambiental que fueron desarrollados por COCATRAM y divulgados en el Código de Conducta Ambiental Portuario en Centroamérica o comúnmente llamado “Libro Verde”.

## 2. Meta

La meta de éste programa es el fortalecimiento de las instituciones para el efectivo cumplimiento y aplicación de la legislación ambiental y de protección con enfoque en las unidades de gestión ambiental en los puertos.

## 3. Propósito

Este programa contiene tres propósitos:

- 1) identificar los niveles de implementación de controles de la gestión ambiental de los puertos en Centroamérica y República Dominicana;
- 2) reducir la contaminación marina con el establecimiento de las Unidades de Gestión Ambiental;
- 3) implementar efectivamente el “Libro Verde” de COCATRAM en los puertos de Centroamérica y República Dominicana.

## 4. Resultados Esperados

- 1) Un Diagnostico en la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales de Comercio Exterior y las Autoridades Portuarias de Centroamérica y República Dominicana;
- 2) Realzar la capacidad de las Unidades de Gestión Ambiental en los Puertos y en las Autoridades Portuarias de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana;
- 3) Mejora en la implementación de los Planes de Acción Nacionales para cumplir con el estándar de calidad ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centroamérica;
- 4) Mejorar la habilidad de los puertos para implementar la certificación del Sistema de Gestión Ambiental Portuaria (SIGAP) y de ISO 14001.

## 5. Actividades

Seguido de los Resultados Esperados mencionados anteriormente, las actividades relacionadas se describen abajo. Resultados, actividades específicas e indicadores individuales también son presentados en la tabla de indicadores y línea de tiempo más adelante en este documento:





**a. Resultado Esperado 1:**

Diagnóstico sobre la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales Portuarias de Comercio Exterior y las Autoridades Portuarias.

**i. Actividad 1.1**

Remitir información a las Autoridades Marítimas y Portuarias y Operadores Portuarios, sobre el proyecto para alertarlos con antelación que se requerirá de ellos información para la etapa de diagnóstico, seminarios y talleres, establecidos en el cronograma.

**ii. Actividad 1.2:**

Realizar una Evaluación y Diagnostico Regional de la Implementación de la Gestión Ambiental Portuaria y el Cumplimiento del “Libro Verde” en las Terminales Portuarias de Comercio Exterior y Autoridades Portuarias Centroamérica de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana

**iii. Actividad 1.3:**

Validar la Evaluación Regional en los talleres nacionales en cada país.

**iv. Actividad 1.4:**

Distribuir el informe del diagnóstico a las Autoridades Marítimas y Portuarias y operadores.

**b. Resultado Esperado 2:**

Mejora de la capacidad en las Unidades de Gestión Ambiental Portuaria y Autoridades Portuarias de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**i. Actividad 2.1:**

Realizar seminarios para el desarrollo de las capacidades de las Unidades de Gestión Ambiental Portuaria y Autoridades Portuarias, en los talleres nacionales en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**ii. Actividad 2.2**

Organizar grupos de trabajo en los talleres nacionales para implementar los conocimientos adquiridos en la sección de seminario de la actividad.





**c. Resultado Esperado 3:**

Mejora en la implementación de los Planes de Acción Nacionales y de Puerto para cumplir con la norma ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centroamérica.

**i. Actividad 3.1:**

Realizar seminarios en ISO 14001 y el “Libro Verde” de Centroamérica en los talleres nacionales.

**ii. Actividad 3.2:**

Organizar grupos de trabajo en los talleres nacionales para aplicar sus conocimientos en ISO 14001 para la preparación y creación de los planes de acción de puerto preliminares para la implementación del estándar ISO 14001 y cumplimiento del “Libro Verde” en Centroamérica.

**d. Resultado Esperado 4:**

Mejora en la habilidad de los Puertos para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.

**i. Actividad 4.1:**

Monitoreo y seguimiento a los Planes de Acción Nacionales y de Puerto y progreso en los procesos de implementación del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**ii. Actividad 4.2:**

Monitoreo, seguimiento y analizar los resultados del audit interno (correctivos y acciones preventivas) a los Sistemas de Gestión Ambiental (SIGAP) en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**iii. Actividad 4.3:**

Realizar un taller regional para presentar el progreso en los Planes Nacionales y de Puerto y en la implementación del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP). Los participantes para este taller estará conformado por representantes seleccionados de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y República Dominicana.

**iv. Actividad 4.4:**

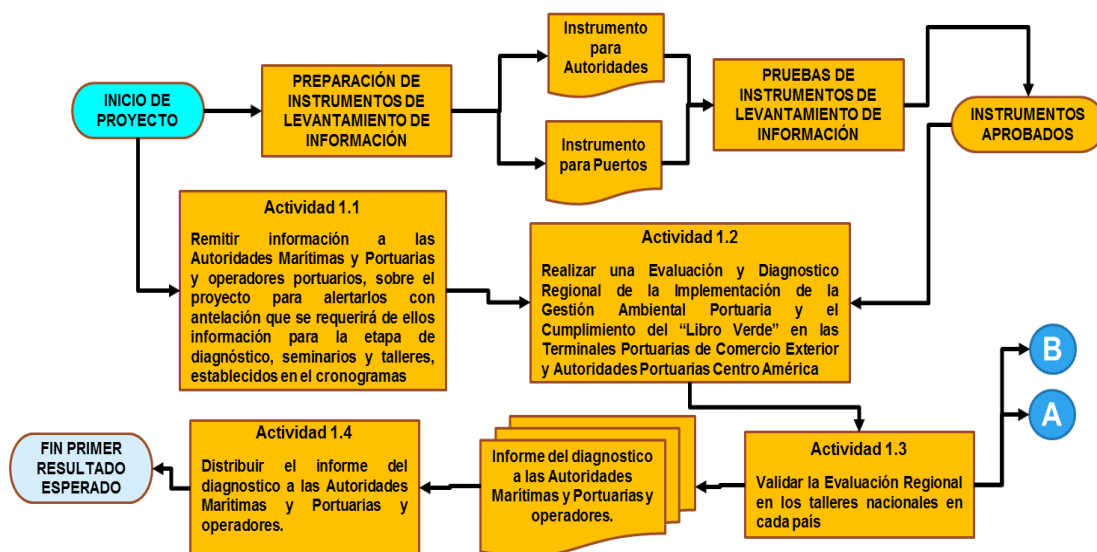
Organizar grupos de trabajo en el taller regional para mejorar y actualizar los planes de acción para la implementación de la certificación de la auditoria del Sistema de Gestión Ambiental (SIGAP) y certificación ISO 14001.



## 6. Metodología de Trabajo

En esta primera fase se realizaron una serie de acciones las cuales comprendían unas actividades preparatorias que estaban relacionadas al diseño y pruebas de los instrumentos de levantamiento de información, desarrolladas por el Consultor responsable y otras actividades propias relacionadas con dar respuesta a los instrumentos cuya responsabilidad estaba en manos de las Autoridades y Puertos participantes (Actividad 1.2), así mismo COCATRAM tenía unas actividades de coordinación bajo su responsabilidad (Actividad 1.1). Para facilitar la visualización se recomienda observar el flujograma siguiente.

Este informe final cubre todas las actividades desde el inicio del Proyecto hasta la actividad 1.3.



## 7. Levantamiento de Información

El levantamiento de la información se realizó completando la información de una lista de chequeo (Instrumento de Levantamiento de Información o Encuesta) de Auto-Diagnóstico, el cual fue diseñado tanto para las Autoridades Marítimas y Portuarias como para los Puertos, los cuales fueron probados y evaluados para determinar su utilidad y comprobar la aplicación adecuada, los cuales una vez aprobados fueron distribuidos a los diferentes entes que debían suministrar la información.

Para esto se hizo una adaptación de la Lista de chequeo que utiliza “EcoPorts” <sup>1</sup> (Self Diagnosis Method – SDM), a las condiciones del entorno portuario regional y a las

<sup>1</sup> Ecoports has been created by ports. It offers a knowledge network to share the knowledge that is needed to deal with the increasing number of environmental laws and with the increasingly complex rules that need more and more expertise to implement Existe desde 1993 ([www.ecoport.com](http://www.ecoport.com))





necesidades que tenía COCATRAM para determinar la situación ambiental portuaria, los cuales fueron establecidas en los propósitos de este proyecto.

Mientras se desarrollaban las actividades de comprobación, COCATRAM remitía la información del proyecto a las Autoridades Marítimas y Portuarias y Operadores Portuarios, para alertarlos con antelación que se requeriría de ellos información para la etapa de diagnóstico, seminarios y talleres, establecidos en el cronograma.

Los instrumentos de levantamiento de información fueron enviados a las Autoridades Marítimas, Portuarias y a los Puertos participantes, lo cual requirió un alto nivel de compromiso de los involucrados en términos de tiempo y esfuerzo, pero agregó un gran valor en términos de consistencia.

Este instrumento de levantamiento de información es una lista de chequeo que presenta mucha más información que la puramente utilizada en el enfoque de este informe, la cual podrá ser utilizada para otros fines y proyectos que COCATRAM considere.

COCATRAM reconoce esto y está muy agradecida a las 14 Autoridades y 57 Puertos de los 7 Países que participaron.

El levantamiento de información se desarrolló entre los meses de abril y agosto del 2017. En dicho período las Autoridades y Puertos involucrados rellenaron estas listas de chequeo de Auto-Diagnóstico y posteriormente el Consultor responsable del proyecto visitó a cada una de las Autoridades Marítimas, Portuarias, demás instituciones y puertos, realizando un proceso para completar la información, aclaración de dudas y una posterior inspección a las instalaciones de los puertos, con la finalidad de que el instrumento de levantamiento de información reflejara la realidad de la situación.

Una vez levantada la información se procesará de tal manera que indique el grado de cumplimiento en base a 16 indicadores de gestión ambiental en los puertos, los cuales son:

- A. Sistema de Gestión Ambiental Certificado
- B. Cuenta con Planes o Programas Ambientales
- C. Existencia de una Política Ambiental
- D. Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)
- E. Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria
- F. Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental
- G. Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos
- H. Definición de objetivos y metas de mejora ambiental
- I. Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios
- J. Existencia de un programa de monitoreo ambiental
- K. Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave
- L. Informe ambiental disponible al público
- M. Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes





- N. Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)
- O. Planificación Portuaria y Desarrollo
- P. Planes de Contingencia

Los 16 indicadores antes mencionados pueden resumirse en una sola cifra, el llamado “**Índice de Gestión Ambiental Portuario (IGAP)**” que para este proyecto se le efectuó una adaptación al modelo desarrollado por la organización PORTOPIA<sup>2</sup>. Se atribuye una ponderación específica a cada uno de los 16 indicadores del Índice que refleja su importancia relativa para la gestión ambiental.

Para evaluar a las Autoridades involucradas, se procesó la información y se determinó el grado de cumplimiento en base a 16 indicadores de gestión ambiental tanto como institución como ente regulador y supervisor, los cuales son:

- A. Sistema de Gestión Ambiental Certificado
- B. Cuenta Regulaciones Ambientales
- C. Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario
- D. Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)
- E. Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria
- F. Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental
- G. Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos
- H. Definición de objetivos y metas de mejora ambiental
- I. Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados
- J. Existencia de un programa de monitoreo ambiental
- K. Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave
- L. Informe ambiental disponible al público
- M. Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes
- N. Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)
- O. Planificación Portuaria y Desarrollo
- P. Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)

Los 16 indicadores que se aplicaron a las Autoridades también se resumen en una cifra, denominada “**Índice de Gestión Ambiental Autoridades (IGAA)**”, usando los mismos principios explicados en el caso de los Puertos.

---

<sup>2</sup> PORTOPIA es un consorcio internacional de académicos, de investigación y socios industriales con amplia experiencia en diversos ámbitos de la gestión de rendimiento de los puertos, y ellos son responsables de/o contribuir a los sistemas existentes aprobados de la industria portuaria relacionados a la gestión de rendimiento de los puertos de la UE y más allá (por ejemplo el Port Monitor de Holanda, la Lista de Puertos del Báltico, el proyecto ECOPORTS, el proyecto de percepción de usuarios portuarios de la AAPA, etc.). (<http://www.portopia.eu/>)



Tanto para los Puertos como Autoridades, el Índice respectivo se calcula multiplicando las ponderaciones asociadas a cada Indicador de gestión al porcentaje de respuestas positivas como se describe en la siguiente fórmula.

$$\text{Índice} = A*1.50 + B*1.25 + C*1.25 + D*0.25 + E*0.25 + F*1 + G*1 + H*0.75 + I*1,25 + J*1.50 + K*1 + L*1 + M*1.25 + N*1.25 + O*1 + P*1$$

La tasa de respuesta y la diversidad en la tipología de los puertos permiten trazar un panorama representativo del sector portuario de Centroamérica y República Dominicana, representando bastante bien la gama de características de los puertos, respetando en el análisis sus características en términos de su entorno y aspectos ambientales.

## 8. Entidades Participantes

En el Cuadro N° 1 se presenta la lista de las Autoridades y Puertos de Honduras participantes en esta evaluación.

<b>AUTORIDADES</b>	Dirección General de Marina Mercante (DGMM)
	Municipio de Puerto Cortés
<b>PUERTOS</b>	Empresa Nacional Portuaria – Muelle de Melaza (ENP)
	Operadora Portuaria Centroamericana (OPC)
	Puerto San Lorenzo
	Terminal Especializa de Honduras (TEH)

Cuadro N° 1: Entidades participantes en el levantamiento de información

## 9. Resultados de las Autoridades

### a. Dirección General de Marina Mercante (DGMM)

El 3 de marzo de 1943 se promulgó la primera Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional, creándose la división de Naves Mercantes, adscrita al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

El 15 de noviembre de 1994 se crea una nueva Ley Orgánica de la Marina Mercante (DECRETO No. 167-94) en la cual se describen sus funciones y responsabilidades.

Cabe resaltar que se procedió durante los años 2015 y 2016 a realizar una reingeniería en la DGMM mediante la generación de un proceso de reformas de la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (Decreto Legislativo 120-2016, del 17 de diciembre de 2016),

Su creación y facultades están sustentadas por la legislación que se observa en el Cuadro N° 2.

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley Orgánica de la Marina Mercante (DECRETO No. 167-94)	15-11-1994	Ley Orgánica Especial	27542
Reformas a la Ley Orgánica de la Marina Mercante (DECRETO No. 120-2016)	30-09-2016	Ley Orgánica Especial	34215

Cuadro N° 2 Marco legal de la DGMM

### b. Departamento Ambiental del Municipio Puerto Cortés

La Municipalidad de Puerto Cortés desarrolla su gestión ambiental desde dos niveles:

- **Nivel legislativo:** Comisión de Salud y Ambiente de la Corporación Municipal
- **Nivel técnico:** Departamento Municipal Ambiental en coordinación con otras dependencias como Planeamiento y Ordenamiento Territorial y los grupos comunitarios organizados (Patronatos, Juntas Administradoras de Agua, entre otros).

La existencia de Unidades Municipales de Ambiente es una condición básica para que se pueda mejorar la importante relación Medio Ambiente–Municipio–Municipalidad.

Desde la perspectiva del proceso de descentralización administrativa en Honduras, la presencia del área de medio ambiente en la estructura orgánica de las municipalidades constituye un importante avance para los gobiernos locales.

Su creación y facultades están sustentadas por la legislación que se observa en el Cuadro N° 3.

Nombre de documento	Fecha	Tipo de norma jurídica	N° de Gaceta Oficial
Ley de Municipalidades	19-11-1990	Ley General	
Decreto sobre delegación de licenciamiento en las Municipalidades	16-07-2010	Decreto Nro 181-2007 (Decreto 134-90)	
Política Ambiental Municipal	2015		Aprobada en Cabildo Abierto

Cuadro N° 3 Marco legal del Depto. Ambiental de la Municipalidad Puerto Cortés

En Cuadros N°4 y N° 5 se observan el estatus de los convenios OMI y otros instrumentos relacionados a la preservación del medio ambiente en los que Honduras se ha adherido y son parte del marco legal del país y de las diferentes autoridades competentes involucradas.

CONVENIOS DE LA OMI			
Convenio	SI es Parte	NO es Parte	Fecha
Convenio SOLAS	X		19/04/1985
Convenio MARPOL (Anexos I, II, III, IV y V)	X		06/05/2000 09/11/2015
Anexo VI Convenio MARPOL	X		19/05/2005
Convenio de Intervención 1969		X	
Convenio de Londres 1972	X		06/02/1980
Protocolo de Londres 1996		X	
Convenio OPRC 1990	X		1611/2016
Protocolo OPRC-SNPP 2000		X	
Convenio AFS 2001		X	
Convenio Gestión de Agua de Lastre 2004	X		
Convenio de Hong Kong 2009		X	
Convenio sobre Responsabilidad Civil 1969	X		21/06/1997
Convenio sobre Responsabilidad Civil CLC 1992		X	
Fondo 1992 / 1992 Fund		X	
Convenio SNPP 1996		X	
Protocolo SNPP 2010		X	
Convenio Bunker 2001		X	
Convenio de Nairobi 2007		X	

Cuadro N° 4 Estatus de los convenios OMI

OTROS CONVENIOS AMBIENTALES			
Convenio	SI es Parte	NO es Parte	Fecha
Convenio de Cartagena del Gran Caribe		X	
Convenio de Antigua	X		18/02/2002
Convenio sobre Humedales	X		23/10/1993
Convenio sobre Biodiversidad	X		13/06/1992
Convenio de Basilea	X		28/10/1995
Protocolo de Kyoto	X		19/07/2000
Acuerdo de Paris	X		21/09/2016

Cuadro N° 5 Estatus de los otros convenios ambientales

### c. Indicadores de Gestión y Desempeño Ambiental

Esta sección ofrece información sobre el rendimiento de la gestión medioambiental de la DGMM y Departamento Ambiental Municipalidad de Puerto Cortés en función de la gestión ambiental institucional y como entes reguladoras y de supervisión de la actividad portuaria y marítima en Honduras.

El Cuadro N° 6 muestra el porcentaje de respuestas positivas a cada uno de los 16 indicadores aplicados a las Autoridades de Honduras.



INDICADORES DE GESTION AMBIENTAL CLAVES	DGMM	Mun. Pto. Cortes
Sistema de Gestión Ambiental Certificado	0,00%	0,00%
Cuenta Regulaciones Ambientales	47,37%	57,89%
Existencia de Estrategias Ambientales para el Sector Marítimo y Portuario	34,78%	91,30%
Conocimiento, aplicación y divulgación del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)	32,26%	58,06%
Implementación estandarizada y monitoreada del Libro Verde, así como creación de Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria	75,00%	75,00%
Existencia de un inventario de dificultades para implementar la legislación ambiental	100,00%	100,00%
Existencia de un inventario de aspectos ambientales significativos	100,00%	100,00%
Definición de objetivos y metas de mejora ambiental	0,00%	100,00%
Existencia de un programa de capacitación ambiental para empleados portuarios	7,14%	35,71%
Existencia de un programa de monitoreo ambiental	0,00%	22,73%
Organización y Responsabilidades medioambientales documentadas del personal clave	100,00%	100,00%
Informe ambiental disponible al público	0,00%	0,00%
Utilización racional de energía y uso de sistemas de energías verdes	0,00%	0,00%
Facilidades de Recepción de Desechos de Buques (FRD)	31,82%	31,82%
Planificación Portuaria y Desarrollo	33,33%	33,33%
Administración del Plan Nacional de Contingencia (Oficial)	100,00%	0,00%

**Cuadro N° 6 Indicadores de gestión ambiental claves para la DGMM y Municipalidad Puerto Cortés**

A la fecha, ninguna de las autoridades hondureñas está certificada por un sistema de gestión ambiental, pero es importante indicar que el Laboratorio Ambiental del Municipio de Puerto Cortés está en proceso de certificación ISO 17025.

En su rol de Autoridad con funciones portuarias, marítimas y ambientales, la DGMM cuenta con 47,37% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular los sectores marítimos y portuarios.

Para el caso de la Municipalidad, la misma cuenta con un 57,89%, lo cual es comprensible, ya que su competencia en los sectores marítimos y portuarios es relativamente baja y su enfoque es más hacia el interior de la región y la zona litoral.

En relación a la capacitación ambiental, ambas instituciones tienen una cobertura muy baja, para la DGMM sólo presenta un 7,14% y para la Municipalidad esta presenta 35,71% de las necesidades internas de la organización.





Los resultados demuestran que en un 34,78% para la DGMM y 91,30% para la Municipalidad mantienen estrategias nacionales para el sector marítimo y portuario, no necesariamente significa que las estrategias existentes se implementen adecuadamente, ya que si los comparamos con los indicadores de los puertos, es claramente visible el hecho de que no se han implementado; la Autoridad Portuaria y la Autoridad Marítima no ejercen de forma continua función supervisora.

En el caso de la DGMM estas funciones en el sector marítimo se cumplen a través de las funciones del Estado Rector de Puerto hacia los buques, pero se encontraron evidencias que las mismas son bastantes limitadas dentro del sector portuario.

Consecuencia de lo anterior, es también visible cuando se contrasta que sólo 3 puertos presentan metas y objetivos en sus políticas ambientales y los demás sólo tienen una declaración de principios. Así mismo, es importante resaltar que la DGMM no tiene una política ambiental institucional instaurada. Para el caso de la Municipalidad de Puerto Cortés existe una política ambiental municipal con objetivos y metas ambientales, con enfoque sobre todas las áreas geográficas bajo su responsabilidad.

Las responsabilidades ambientales están definidas en el marco legal que regula a las 2 instituciones. Las razones por las cuales se dificulta el ejercicio de sus responsabilidades ambientales se demuestran en el acápite “e.” de este Capítulo (Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos).

Existen varios aspectos que deben ser resaltados y analizados tanto por las autoridades y COCATRAM:

- 1) No existen lineamientos y planes de monitoreo a nivel de la DGMM. La preocupación radica que los puertos ejecutan algunas actividades de monitoreo por su cuenta sin que existan directrices, y el único enfoque está orientado a la satisfacción de determinar los impactos de los ambientes e intercambio de información de acuerdo a los planes de adecuación ambiental establecidos por la Autoridad Ambiental o en cumplimiento de la legislación relacionada a la Seguridad e Higiene Ocupacional.
- 2) Ninguna de las instituciones publica informes ambientales de forma regular. Es importante mencionar que bajo los preceptos de una gestión ambiental adecuada, se recomienda que se informe a la colectividad de las acciones, resultados y objetivos logrados, en función de la política ambiental y del sistema de gestión ambiental de los sectores marítimo y portuario. Como parte de una gestión ambiental efectiva, la colectividad tiene el derecho de conocer como son impactados por las actividades de los puertos y es recomendable involucrarlos en función de una buena relación. Por lo tanto, es imposible verificar si se cumple con los aspectos ambientales estipulados en la estrategia nacional y las estrategias particulares temáticas.
- 3) En relación con la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP) las instituciones generan directrices (ya que no existen regulaciones establecidas) para que el servicio de FRP se preste en Honduras. Actualmente este





servicio sólo cubre un 31,82% de las necesidades de acuerdo a las autoridades, desde el punto de vista de los puertos esta cobertura es del 48,18%. Esta diferencia porcentual (16,36%) es bastante alta.

- 4) Es posible que exista una diferencia entre la cantidad de prestadores de servicios registrados, por tipos de desechos, a los que están llevando realmente esta actividad. También es posible que haya proveedores para un tipo de desechos y están recolectando otros más para lo cual no tienen licencia. Es necesario revisar esta situación.
- 5) Existen diferentes puntos de vista entre las autoridades y los puertos que deben ser solventados, entre ellas, el marco legal, así como las regulaciones y directrices al respecto.
- 6) Brindar el servicio FRP es una obligación a nivel mundial y Honduras debe hacer una evaluación adecuada debido a la importancia de este, en especial para los puertos de la vertiente del Atlántico, ya que la recepción de desechos en estos puertos es obligatoria desde el momento en que la Zona Especial del Gran Caribe, en el marco del Anexo V del MARPOL, entró en vigor en mayo del 2011. Las autoridades deberán revisar el marco legal, así como las regulaciones y directrices al respecto.
- 7) En relación a la planificación y desarrollo portuario, en los puertos se ejerce en un 5,00%, mientras que las autoridades indican que en un 33,33% lo cual refleja la impresión del sector portuario. Aparentemente no existen planes de desarrollo portuario en el país.
- 8) No existe una real planificación portuaria, se han hecho ciertos desarrollos así como ampliaciones en función de las necesidades del mercado pero no de forma conjunta y en el marco de una estrategia a mediano o largo plazo.
- 9) Ninguna de las instituciones ha iniciado el proceso de generar políticas y orientaciones con relación al uso racional de energía. El consultor no pudo obtener información real sobre política de uso de energías alternativas y en ningún caso se tiene previsto los servicios de energías verdes a los buques (ejemplo: OPS – suministro de electricidad a los buques desde tierra, LNG bunkering, y descuentos a buques limpios).
- 10) Actualmente existe un Plan Nacional de Contingencia oficial y la DGMM es responsable de la administración y gestión del Plan existente. Según las investigaciones hechas por el consultor no es necesario redactar un Plan de Contingencia nuevo y actualizado a la realidad de Honduras, ya que su versión actual y oficial, es del año 2014. Así mismo este Plan Nacional de Contingencia está enlazado con el Plan Regional de Centroamérica.
- 11) Es importante resolver el aspecto de la autorización de los planes de contingencia de los puertos. Es necesario fortalecer la redacción de directrices y por su puesto de regulaciones y supervisión, así como el protocolo de aprobación. Esta última afirmación se basa en que los planes aprobados se analizaron mediante un proceso de aprobación por parte de las Autoridades que no cumple con los protocolos







adecuados, entre los cuales se contempla que la aprobación de los planes debería estar acompañado con un análisis de evaluación de riesgo. Es importante que las autoridades establezcan que los puertos y entes que soliciten la aprobación de los Planes de Contingencia, entreguen entre los recaudos la evaluación de riesgo sobre el cual está fundamentado el plan. Esto amerita la redacción de directrices específicas para este propósito.

#### **d. Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde)**

Es importante mencionar que las autoridades tienen mayor conocimiento que los puertos sobre la existencia del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde) en especial el Departamento Ambiental de la Municipalidad de Puerto Cortés. Al igual que en los puertos, esto no indica que tengan conocimiento del contenido del mismo, no se divulga y tampoco lo tienen publicado en sus páginas web institucionales.

Las autoridades están interesadas en que el Código sea implementado de forma estandarizada y que exista un plan de monitoreo regular del mismo. De igual manera también aprueban la creación y colaboración en un Sistema Regional de Información Ambiental Portuaria.

#### **e. Barreras para Implementar la Legislación Ambiental y Aspectos Ambientales Significativos**

Para todas las Autoridades, las dificultades para implementar la legislación ambiental se basan principalmente en la falta de disposición de equipamiento, capacitación, así como el solapamiento de funciones entre diferentes instituciones, problemas para interactuar con las otras Instituciones rectoras de los aspectos ambientales y finalmente la falta de directrices, normas y procedimientos.

Es importante mencionar que la Municipalidad de Puerto Cortés indicó también que existe una falta de coordinación interinstitucional para la aplicación del marco legal.

Hay un punto el cual es preocupante ya que de acuerdo a la DGMM, existe una falta de una autoridad portuaria legalmente establecida ya sea externa o interna, aspecto que es contradictorio ya que de acuerdo a la Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras de 1994 y su reforma del año 2015, la DGMM tiene asignada las funciones de Autoridad Marítima.

Así mismo, las autoridades reconocen que se constituye en un gran reto una adecuada gestión ambiental del sector marítimo portuario, los costos y la falta de presupuesto, así como la escasez de habilidades internas, la prioridad dada a los aspectos ambientales y la multiplicidad de agencias.



**f. Índice de Gestión Ambiental de la Autoridad (IGAA)**

Basado en los resultados del Cuadro N° 6 y realizado el cálculo respectivo según la fórmula establecida, el Cuadro N° 7 refleja el IGAA de la DGMM y del Departamento Ambiental del Municipio Cortés y los compara con el IGAP Nacional. El valor que indica es sobre un total de 16.

<b>INDICE DE GESTION AMBIENTAL AUTORIDAD (IGAA)</b>	<b>DGMM</b>	<b>Municipalidad de Puerto Cortes</b>
	<b>6,1154</b>	<b>7,4660</b>
<b>INDICE DE GESTION AMBIENTAL PORTUARIO (IGAP) DE HONDURAS</b>	<b>8,5755</b>	

**Cuadro N° 7 Índice de gestión ambiental de las autoridades, comparado con el IGAP de Honduras**

Como se podrá observar, el IGAA de las autoridades se diferencian un poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos. Por lo tanto, se puede interpretar que el sector portuario está por delante de las autoridades, indicando que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de los entes reguladores, solventando estas deficiencias con acciones e iniciativas propias de acuerdo a las exigencias de las normas internacionales.

Es importante mencionar que en su jurisdicción el Departamento Ambiental de la Municipalidad de Cortés está más próximo a los puertos en su actuación de lo que está la DGMM.

**g. Programas de Monitoreo Ambiental: Componentes y Situación**

En el Cuadro N° 6 se observa que se ejecutan un reducido número de actividades de monitoreo ambiental por parte de la Municipalidad de Puerto Cortés y ninguna actividad por parte de la DGMM.

El Cuadro N° 8 presenta los principales componentes de los programas de monitoreo estándar; en otras palabras, ponen de relieve los aspectos ambientales que deberían ser controlados por las Autoridades de forma regular.

Así mismo el cuadro representa la situación actual del monitoreo ambiental realizado por dichas autoridades.

<b>Aspectos ambientales monitoreados las Autoridades</b>	<b>DGMM</b>	<b>Mun. Pto. Cortes</b>
Desechos	<b>NO</b>	<b>NO</b>
Consumo de energía	<b>NO</b>	<b>NO</b>
Calidad de agua	<b>NO</b>	<b>SI</b>
Calidad de aire	<b>NO</b>	<b>NO</b>
Calidad de sedimento	<b>NO</b>	<b>NO</b>

Consumo de agua	NO	NO
Ruido	NO	NO
Iluminación	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO
Calidad de suelos	NO	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO

Cuadro N° 8 Aspectos ambientales monitoreado por las autoridades

Si comparamos el Cuadro N° 9, que refleja los parámetros monitoreados por los diferentes puertos de Honduras, con el Cuadro N° 8, evidentemente, solo tres de los puertos están monitoreando ciertos parámetros en función de los planes de adecuación ambiental y de lo establecido por la legislación sobre salud ocupacional. El restante no monitorea ninguna variable.

Aspectos ambientales monitoreados por los puertos	Castilla	ENP Melaza	OPC	San Lorenzo	TEH
Desechos	NO	NO	NO	NO	NO
Consumo de energía	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de agua	SI	NO	SI	NO	SI
Calidad de aire	NO	NO	NO	NO	SI
Calidad de sedimento	NO	NO	NO	NO	SI
Consumo de agua	NO	NO	NO	NO	NO
Ruido	NO	NO	SI	NO	SI
Iluminación	SI	NO	SI	NO	NO
Huella de Carbón	NO	NO	NO	NO	NO
Calidad de suelos	NO	NO	NO	NO	NO
Ecosistemas marinos	NO	NO	NO	NO	NO
Hábitats terrestres	NO	NO	NO	NO	NO

Cuadro N° 9 Aspectos ambientales monitoreados en los puertos de Honduras

### h. Las 10 Principales Prioridades Ambientales para las Autoridades

Resaltando el hecho que es la primera vez que se está realizando este ejercicio en la Región, este componente identifica las principales prioridades ambientales que tienen las autoridades de Honduras.

El Cuadro N° 10 presenta las 10 prioridades ambientales para las dos instituciones y al mismo tiempo los compara con la versión consolidada de los puertos de Honduras.

Prioridades Ambientales Puertos	Prioridades Ambientales DGMM	Municipio de Puerto Cortes
1 Consumo de Energía y Agua	Contaminación por Buques (sentinas)	Calidad del aire

2	Disposición de Material Dragado	Contaminación por Buques (basura)	Pérdida / Degradación del Hábitat
3	Dragado	Contaminación por Buques (emisiones)	Calidad del agua
4	Carga Peligrosa	Pérdida / Degradación del Hábitat	Volumen del Trafico
5	Calidad del agua	Dragado	Dragado
6	Desechos / Desechos Portuarios	Disposición de Material Dragado	Disposición de Material Dragado
7	Evaluaciones de Riesgos Ambientales	Fugas o Derrames de la Carga	Fugas o Derrames de Carga Almacenada
8	Polvos	Carga Peligrosa	Desarrollo Portuario (franja terrestre)
9	Contaminación por Buques (basura)	Invasión de especies exóticas por lastre	Consumo de Energía y Agua
10	Contaminación por Buques (sentinas)	Calidad del agua	Evaluaciones de Riesgos Ambientales

Cuadro N° 10 Comparativo entre las Autoridades y Puertos con respecto a las prioridades ambientales

Estos datos son importantes ya que identifican las cuestiones ambientales de alta prioridad considerados por los Puertos y las Autoridades. Evidentemente, existe una diferencia de lo que piensa la DGMM y la Municipalidad de Puerto Cortés, coincidiendo únicamente en lo relacionado al dragado y la disposición del material extraído.

Existen ciertos puntos de vista comunes entre los puertos y la DGMM, a pesar que las prioridades de ésta autoridad están bastante enfocada hacia la actividad marítima y no en la portuaria. Las prioridades del Departamento Ambiental de la Municipalidad de Puerto Cortés, aunque su enfoque no es exclusivamente marítimo y portuario, denota que tiene bastante claro sus prioridades por su condición de municipio costero.

Es momento que las partes discutan y armonicen sus prioridades, con la finalidad de establecer un marco de orientación e iniciativas que reflejen la realidad del sector y cuáles serán las tendencias a futuro con respecto al ámbito ambiental.

Curiosamente los aspectos relacionados con los desechos, residuos y desperdicios procedentes de buques sólo fue considerado como prioritario para la DGMM (primeras 3 prioridades), esto demuestra que la importancia de la gestión de residuos no tiene la misma importancia para los puertos a pesar de ser los entes que sufren el impacto de estos desechos.

Llama la atención que, tanto los puertos como las autoridades, no mencionen las relaciones con las comunidades. Esto indica que es un aspecto al que no se le presta la debida atención por ninguno de los involucrados.

Para las autoridades y los puertos, el aspecto del dragado y de la disposición del material de desechos es un tema que deberá ser resuelto en conjunto, ya que la situación del comercio marítimo mundial comenzará a exigir soluciones, de lo contrario los puertos



hondureños podrían sufrir las consecuencias de que sus puertos puedan ser desplazados de las rutas importantes.

## 10. Conclusiones

- 1) La creación y facultades de la DGMM y del Departamento Ambiental de la Municipalidad de Puerto Cortés están sustentadas por un marco legal ordinario y tienen estructura organizativa consolidada para regular y fiscalizar los aspectos ambientales de la actividad marítimo y portuario.
- 2) De 24 convenios internacionales relacionados a los aspectos ambientales marítimos y portuarios, Honduras está adherido a 13.
- 3) A la fecha, ninguna de las Autoridades están certificadas por un sistema de gestión ambiental. En su rol de Autoridad Marítima y Portuaria, la DGMM cuenta sólo con el 47,37% de las regulaciones ambientales mínimas necesarias para regular su sector.
- 4) En relación a la capacitación ambiental el Departamento Ambiental de la Municipalidad de Puerto Cortés tiene una cobertura del 35,71% y la DGMM sólo del 7,14%.
- 5) Los resultados demuestran que en un 90% para el Departamento Ambiental de la Municipalidad de Puerto Cortés y un 34,78% para la DGMM, tienen estrategias nacionales necesarias para el sector marítimo y portuario.
- 6) Las Autoridades no ejercen su función supervisora de forma continua.
- 7) Ninguna Autoridad divulga públicamente un informe ambiental de forma regular. La colectividad no está al tanto de las acciones, resultados y objetivos logrados, en función de la política ambiental y de un sistema de gestión ambiental marítimo y portuario.
- 8) Existe una diferencia de criterios e información en relación a la prestación de los servicios de recepción de desechos de buques (FRP), entre las autoridades y los puertos. Se han generado algunas directrices (ya que no existen regulaciones establecidas) para que el servicio de FRP se preste en Honduras.
- 9) El Servicio de FRP sólo cubre un 31,82% de las necesidades y las autoridades deben emitir directrices y lineamientos, así como mejorar su función controladora. Esto se debe a la diferencia que reportan los puertos (48,18%) en comparación a las autoridades.
- 10) La DGMM debe asumir su función de ente regulador y supervisor de actividades FRP.
- 11) Existe una amplia diferencia en la visión que tienen los actores en relación a la planificación y desarrollo portuario, por lo cual todos deben participar de forma conjunta bajo el marco de una estrategia marítima y portuaria.
- 12) El Plan Nacional de Contingencia está actualizado y es oficial. Este plan es asumido y administrado por la DGMM. El problema radica en el equipamiento y la capacitación.
- 13) A nivel de las autoridades existe un mayor conocimiento que en los puertos sobre la existencia del Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica de COCATRAM (Libro Verde) y deberían hacer un esfuerzo para divulgarlo y usarlo como referencia para iniciar el proceso de implementar un sistema de gestión ambiental portuario.
- 14) Para todas las Autoridades, las dificultades para implementar la legislación ambiental se basa principalmente en la falta de disposición en equipamiento, capacitación, así





como el solapamiento de funciones entre diferentes instituciones, problemas para interactuar con las otras instituciones rectoras de los aspectos ambientales y finalmente la falta de directrices, normas y procedimientos.

- 15) El índice de las autoridades (IGAA), se diferencian un poco del índice de país tomando el IGAP de los puertos.
- 16) El sector portuario (puertos) está por delante de las autoridades, ya que los puertos no están recibiendo los lineamientos y directrices de los entes reguladores.
- 17) Existen ciertos puntos de vista comunes entre los puertos y la DGMM a nivel de las principales prioridades ambientales.
- 18) Existe una diferencia entre la DGMM y la Municipalidad de Puerto Cortés con relación a las prioridades ambientales, coincidiendo únicamente en lo relacionado al dragado y la disposición del material extraído.
- 19) La contaminación del ambiente por desechos de los buques debe continuar considerándose de alta prioridad para la DGMM, tal como lo tiene reflejado en sus prioridades, hasta el momento que se tenga total control sobre este asunto.
- 20) Para la DGMM como autoridad marítima, el aspecto del dragado y de la disposición de los materiales dragados, es un tema que deberá ser resuelto en conjunto con las autoridades ambientales.

