

Honduras Diciembre 2023 - Edición No.3 - Publicación Semestral

BARANA

BUENA MAR  BUEN FUTURO

Revista de la Dirección General de la Marina Mercante
Honduras, Centro América

REGISTRO DE
BUQUES NACIONAL E
INTERNACIONAL
PÁG. 12

DEPARTAMENTO DE
GESTIÓN AMBIENTAL
MARÍTIMO
PORTUARIO (GAMP)
PÁG. 32

COMPROMISOS
DE LA DGMM
EN EL ÁMBITO
MARÍTIMO
- AMBIENTAL
PÁG. 42

CONCURSO DE
DIBUJO "EL MAR NOS
LLAMA"
PÁG. 62





BARANA: Palabra de lengua Garífuna que en español significa Mar.

Bulevar Suyapa, edificio Pietra, contiguo a ALUPAC,
Código Postal 3625, Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A.
Teléfonos: (+504) 2239-8228, 2239-8346, 2239-8335, 2239-8203
Página Web: marinamercante.gob.hn / Email: info@marinamercante.gob.hn

Iris Xiomara Castro Sarmiento

Presidenta Constitucional de la República de Honduras

Edgar Soriano Ortiz

Director General de la Marina Mercante de Honduras

Laura Ester Rivera Carbajal

Subdirectora General de la Marina Mercante de Honduras

Dirección Editorial

Departamento de Desarrollo y Modernización

CONSEJO EDITORIAL

Erasmus Zelaya Gonzales

Editor

Elena Espinoza Paz

Editora Adjunta

Sandra Gutierrez

Editora Adjunta

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Sandra Portillo

Técnica en Estadística

Kelsy Mayela Fúnez

Encargada de Desarrollo de Sistemas

FOTOGRAFÍAS

Erick Paz

Analista Programador

Doland McLaughlin

Asistente Técnico del Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuaria

Empresa Nacional de Artes Gráficas

Colonia Miraflores contiguo a la Secretaría de Relaciones Exteriores, Francisco Morazán, Honduras, C.A.

Dirección General de la Marina Mercante de Honduras

Diciembre, 2023

Portada

Entrenamiento en metodología de monitoreo - AGRRRA

AGRADECIMIENTOS

A Nuestra Presidenta Xiomara Castro Sarmiento, por su apoyo incondicional y su visión refundacional que nos inspira a seguir las alamedas que nos señala.

A la Empresa Nacional de Artes Gráficas (ENAG), sin los convenios interinstitucionales no sería posible esta publicación.

A nuestro público marítimo, porque sin su destacada labor surcando los mares en las diferentes embarcaciones mundiales no seríamos conocidos.

Al pueblo hondureño, porque como soberano nos impulsa a seguir un camino honesto, siempre pensando en el bien de todos y todas los que formamos este gran país.

A nuestro equipo de trabajo, debido a que, sin su esfuerzo comprometido, esta publicación no sería posible.



ÍNDICE

Amapala el puerto olvidado.....	6
Mi experiencia a bordo.....	8
Mani.....	11
Registro de buques nacional e internacional.....	12
Honduras como registro abierto en la historia.....	14
Participación del registro hondureño en la historia.	15
Flota hondureña en la actualidad.....	18
Flota de navegación internacional	24
Importancia del departamento de registro de la propiedad de buques	26
Requisitos generales y procedimientos de registro de buques para buques de navegación nacional.....	29
Requisitos generales y procedimientos de registro de buques para buques de navegación internacional.....	30
Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuario (GAMP).....	32
¿Por qué es importante la protección y el uso sostenible del medio marino?	38
Problemática ambiental ligada a los océanos a escala nacional y global	40
Compromisos nacionales e internacionales de la DGMM en el ámbito marítimo – ambiental	42
El gran caribe, zona especial en el marco del convenio marpol.....	44
preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.....	45
Gobernanza en el sector marino – costero	47
Actividades julio - noviembre 2023.....	50
Concurso de dibujo “El mar nos llama”	62

AMAPALA

EL PUERTO OLVIDADO



Por Beerí Yoas Ávila Nuñez

Licenciado en Historia por la UNAH, actual jefe de Archivo de la DGMM

En la Bahía de Fonseca del océano pacífico, se encuentra el puerto de Amapala, ubicado en la Isla del Tigre, fue fundado el 17 de octubre en 1833 mediante el Decreto Ejecutivo, con el nombre de “Puerto de Depósito de la Isla del Tigre” (Rivas, 1933, pp. 106-107) siendo uno de los puertos de gran importancia económica en la zona sur, como lo serían posteriormente los puertos de la costa norte del país mediante la economía de enclave desde finales del siglo XIX.

En 1838 se estableció una empresa comercial que pertenecía a Carlos Dárdana, quien le solicitó como concesión de puerto libre al Estado de Honduras, aceptando la concesión el presidente José Francisco Ferrera (Vallejo, 1893, pp. 6-7); por ese comerciante sardo el puerto fue prácticamente promovido y libre para actividad comercial; en virtud del Decreto del 19 de abril de 1847 se declaró puerto franco de depósito de Amapala, ubicado en la Isla del Tigre, el cual había sido decretado en la década anterior (Buchrad, 2008, p.92).

Para 1848, el presidente Juan Lindo mandó a que se denominara “Puerto Franco de Amapala en la Isla del Tigre” predominando desde entonces solo el nombre de Amapala (Galindo, 1934, pp. 33-34), el puerto fue cada vez más importante estableciéndose muchos comerciantes migrantes de diferentes nacionalidades como

holandeses, franceses y los alemanes siendo los que más aportaron para el desarrollo comercial del puerto; Buchard menciona que, para mediados del siglo XIX, los puertos del pacífico como Amapala y San Lorenzo habían desplazado las aduanas ubicadas en la costa norte debido a su actividad comercial (2007, p. 90).

El puerto de Amapala siempre ha reunido las mejores condiciones geográficas y geológicas, siendo un puerto natural y no artificial de gran magnitud, que a partir de finales del siglo XX quedó en el olvido por parte del Estado, cuando William Wells desembarcó en la Isla del Tigre en 1857 detalló las condiciones y espléndidas capacidades que tenía la isla como una fortificación y para el depósito central del comercio en la zona sur desde el cual se podría dominar el comercio de los tres estados que rodean la bahía de Fonseca, Amapala es el principal y único puerto verdadero donde las grandes naves pueden anclar y descargar en la costa del pacífico de las Repúblicas de Honduras, El Salvador y Nicaragua (Wells, 1982, pp. 100-101).





Para inicios de la Reforma Liberal (1876) con Marco Aurelio Soto y Ramón Rosa, Amapala se encontraba en su auge comercial siendo el principal puerto del pacífico, dándole prioridad a la construcción de infraestructura como oficinas o viviendas para los representantes de las principales empresas en su mayoría alemanes y otros migrantes. (Portillo, 2010, p. 11).

En el siguiente cuadro se muestra que, para la década de 1892, el puerto de Amapala aparece entre los principales puertos de mayor importancia, albergando y recibiendo las embarcaciones en menos cantidad pero de mayor tonelaje de barcos a vapor como barcos veleros, en comparación con los otros puertos importantes del siglo XIX como Puerto Cortés, Roatán, Trujillo y Utila, estando el puerto de Amapala en segundo lugar después de Puerto Cortés en cuanto a número de barcos, pero en cuanto a capacidad de toneladas el puerto de Amapala se colocaba en el primer lugar por encima de los demás puertos.

PUERTOS	N. BARCOS A VAPOR	TONELAJE	N. BARCOS VELEROS	TONELAJE
AMAPALA	84	102,059	6	2,741
PTO. CORTÉS	127	83,795	34	2,717
ROATÁN	34	19,483	199	6,310
TRUJILLO	41	24,058	156	3,307
UTILA	30	17,010	132	5,543

FUENTE: ESCUDERO, 2007, P.46

A modo de conclusión, el puerto de Amapala en el siglo XIX fue muy importante para el desarrollo del país y zona sur, pero a medida del tiempo lo fue perdiendo por el desplazamiento de los puertos de la costa norte debido a la economía de enclave y por el desinterés del Estado, desaprovechando la posición geográfica entre dos naciones vecinas, si la idea que planteó William Wells en su obra Exploraciones y Aventuras en Honduras en convertir la Isla del Tigre en un centro económico comercial, se hubiese concretado y materializado a favor del Estado de Honduras durante la Reforma Liberal para sí y no como economía de enclave, la zona sur de nuestro país estaría en un creciente desarrollo comercial y producción para el estado, ya que la mayoría de las mercancías del mundo se mueven vía marítima y el Puerto de Amapala aún cuenta con las condiciones, solo falta invertir en infraestructura para un mejor manejo y condiciones del puerto.

Bibliografía

- Buchrad, E. (2008). Política y Estado en la Sociedad Hondureña. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia.
- Escudero, J. G. (2007). Honduras en el siglo XIX. Tegucigalpa: UPNFM.
- Galindo, B. (1934). Monografía del departamento de Valle. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales.
- Portillo, D. (2010). Bosquejo Histórico de Amapala y del Casino de Amapala. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia.
- Rivas, P. (1934). Monografía Geográfica e Histórica de la Isla del Tigre y puerto
- de Amapala. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales.
- Vallejo, A. (1893). Primer Anuario Estadístico de Honduras. Tegucigalpa
- Wells, W. (1982). Exploraciones y aventuras en Honduras. San José: EDUCA.



Mi experiencia a bordo

Por Wilson A. Reconco

Licenciado en Gestión Portuaria y Transporte Marítimo

La vida a bordo es una de las mejores experiencias que alguien puede vivir, y es que; a pesar de las fatigas y vicisitudes que se afrontan diariamente en los barcos, es un *modus vivendi*, en el que la gente de mar logra adaptarse, faenando por los distintos océanos y mares del mundo, teniendo experiencias inolvidables que les crea cierta pasión y amor por su trabajo en la mar, aún estando lejos de sus familiares y su patria, estos medios de transporte terminan convirtiéndose en su segundo hogar, donde se crean lazos de buena camaradería y amistad con la tripulación, por eso se dice que: “ la vida a bordo de un barco no es un trabajo, sino una aventura hecha profesión”. Y en lo personal el hecho de haber tenido la oportunidad de navegar por las Antillas Mayores y Menores del Mar Caribe, me hizo comprender este interesante y abnegado estilo de vida que tienen los marinos, el cual, me motivó a redactar este pequeño artículo sobre mi experiencia a bordo de un buque de navegación internacional.

El conocer un poco de la fauna del mar, su grandeza y el hogar de miles de animales, tanto aéreos como marítimos, fue algo fantástico, pero navegar por altamar y ver el comportamiento de las olas de pequeño y gran tamaño, sus

corrientes y el poder de los vientos que azotaban nuestra embarcación, ¡fue aun más emocionante e increíble! y sobre todo ver como nuestra nave con toda su carga, lograba atravesar durante varios días estos elementos hasta llegar a aguas más tranquilas y seguras, estando algunas cuantas millas náuticas cerca de la costa de una isla o un país, serenando a la tripulación entera, con quienes trabajé en equipo en la cubierta, y realizando numerosas y largas horas de guardia en el puente, además de compartir y convivir con ellos al llegar a puerto, que en lo personal era lo mejor que nos podía pasar, ya que después de la operación de atraque y visita de las autoridades, teníamos la oportunidad de ir a tierra y conocer los distintos sitios que solo este tipo de trabajos de mar te puede ofrecer.

Durante mi contrato a bordo, tuve el agrado de conocer algunos lugares como: Claxton Bay en Trinidad y Tobago, Puerto Ponce y San Juan de Puerto Rico, Puertos de Barahona y Haina de República Dominicana, en donde conocí una de las culturas más alegres del caribe, Puerto Kralendijk en Bonaire de las famosas islas ABC, conformadas por Aruba, Bonaire y Curacao, pertenecientes



a Países Bajos, también atracábamos en Providenciales de Islas Turcas y Caicos, en reiteradas ocasiones cargábamos en el muelle de la vieja capital de Plymouth en Monserrat, que tiene un imponente volcán, aún activo y que en el año de 1995 hizo erupción, provocando un gran desastre en dicha ciudad, la cual quedó sepultada bajo el piroclasto y barro y que debido a esto, Plymouth tuvo que ser completamente abandonada y cambiada por una nueva capital al noreste de la isla, igualmente atracábamos en la isla de Virgen Gorda, que estas últimas dos, son territorios ultramar de la Corona Británica. También llegamos a las Islas de Barlovento, de las Islas Vírgenes Estadounidenses de Santo Tomás y Santa Cruz, las cuales, pertenecían a las Indias Occidentales Danesas del Reino de Dinamarca y Noruega, que posteriormente, fueron vendidas a los Estados Unidos bajo un tratado en 1917, cuya historia es muy interesante y que el capitán me compartía en nuestras guardias durante la navegación, la cual se remonta a la primera guerra mundial, en donde los estadounidenses presionaron al Reino de Dinamarca para que éste se las vendiese y así

evitar que los alemanes usaran dicha isla como base naval. Pero lo más interesante para mí era el saber que todos los puertos donde atracábamos están llenos de historia de los antiguos navegantes, y que en algunos de estos lugares aún existen vestigios de las colonias europeas. Y puedo mencionar que es uno de los mejores momentos para toda la gente de mar, el saber que luego de varios días de navegación, al fin se avista tierra y te encontrás a solo horas de llegar a un nuevo puerto para poder bajar del barco a conocer todos estos sitios tan interesantes llenos de historias marítimas.

Dice una canción de un artista argentino que: “en el mar la vida es más sabrosa”, probablemente cuando andas de pasajero, pero como tripulante de barco no lo es, ya que trabajar en cubierta bajo el abrazante sol, muchas veces es una tarea cansada y en ocasiones difícil, o el realizar guardias de navegación por la madrugada, sobre todo en barcos de maniobra restringida como en el que navegué, el cual remolcaba una barcaza de más de 2,500 unidades de arqueo bruto y que prácticamente éramos dos

por uno, donde al realizar las maniobras de atraque y desatraque, siempre debíamos estar abarloados hasta llegar al muelle designado para luego bajar rampa, esta que debía de colocarse de manera precisa por el oficial de máquinas, para lograr amarrarnos a las bitas, lanzando los cabos de springs, largos de proa y popa y en algunas ocasiones las coderas, estas que a veces se reventaban por efectos del fuerte viento, impactando contra las amuras de la embarcación, pero que al final lográbamos resolver con astucia y pericia, gracias a nuestra formación de marinería en las escuelas de marinos de Honduras. Al atracar completamente, se comenzaba con la lectura de calados, realizada por el primer oficial, al cual asistí y acompañé en algunas ocasiones durante la carga o descarga de mercancías, aprendiendo la forma de estibar en modo balanza, para que la barcaza que transportábamos por todo el Caribe, estuviese siempre adrizada y al concluir la operación, nos preparábamos para zarpar hacia otro destino, dejando todo a son de mar.

También, al navegar por lo ancho y largo del mar, descubrí la importancia de la navegación marítima por medio de los barcos, los cuales han sido pioneros en el transporte de mercancías entre pueblos y naciones desde tiempos antiguos, que ha sido clave para el desarrollo de los mismos, ayudando a vincular culturas, gastronomías, materias primas y los distintos productos del ingenio humano, que en este mundo globalizado nos hace estar cada vez más conectados a través de los mares y océanos que son surcados por medio de los distintos buques de grandes dimensiones, así como, embarcaciones de menor tamaño que navegan en ellos y hacen posible esta unión multisectorial. Pero, quienes destacan en este eslabón de la cadena logística y merecen el mayor reconocimiento, son los miles de marinos de las distintas nacionalidades, que gracias a su esfuerzo, sacrificio y coraje para trabajar a bordo de estas naves mercantes, logran vencer las

vicisitudes y peligros que a esta se le presentan, capaces de permanecer y convivir a bordo de este tipo de medios de transporte.

El sector marítimo es sin duda uno de los mayores logros para el comercio internacional de los países, que además brinda la oportunidad de generar miles de empleos para el personal portuario y la gente de mar, creando diversas competencias en el recurso humano, y Honduras, por tratarse de un país bioceánico con grandes oportunidades para el desarrollo y explotación marítima, además de tener antecedentes de los miles de marinos que representan a nuestra bandera y la calidad de su trabajo a bordo de los buques de navegación internacional, se encuentra en una posición geográficamente envidiable, que favorece el intercambio comercial por medio de sus mares, entre América del Sur y Norteamérica. En la historia de la humanidad se menciona que: “quien dominaba los mares, dominaba el mundo” y hoy en día esto se sigue reafirmando y observando en la cadena logística del comercio internacional.





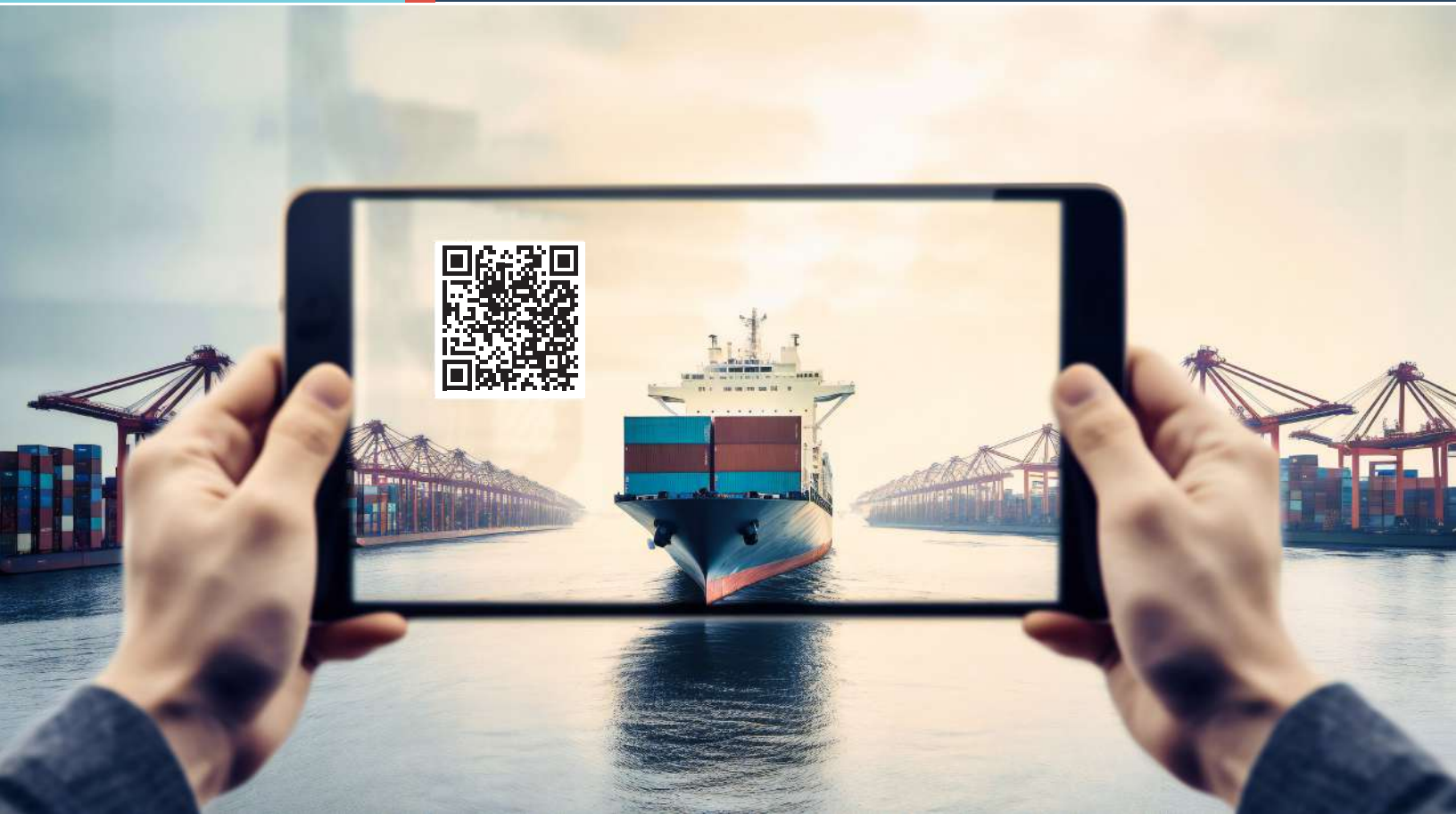
MANI

El manatí como mascota de la autoridad marítima: un llamado de atención sobre la contaminación y la amenaza de extinción

En el corazón de la labor de esta autoridad marítima yace una responsabilidad crucial: preservar la vida marina y garantizar la salud de nuestros océanos. En este contexto, el manatí, cariñosamente llamado “Mani”, emerge como una mascota simbólica que refleja no solo la diversidad biológica de nuestros mares, sino también la amenaza inminente que enfrenta debido a la contaminación.

El adoptar al manatí como mascota, representa un compromiso de proteger y conservar las especies en peligro. Esta autoridad marítima busca crear conciencia sobre la urgencia de abordar la contaminación marina. La preservación de esta especie emblemática se convierte en un llamado de atención para implementar medidas estrictas que reduzcan la contaminación y protejan no solo al manatí, sino a toda la biodiversidad marina.





REGISTRO DE BUQUES NACIONAL E INTERNACIONAL

El abanderamiento de buques por parte del Estado de Honduras.

El abanderamiento de buques es el proceso por el cual un barco es registrado y autorizado por un país. Como resultado, es común afirmar que el barco navega bajo la bandera del país de registro. Todo barco debe estar registrado en el registro de un Estado. Esto se debe al Derecho Internacional, el cual establece que todos los barcos de navegación deben estar registrados en un país y recibir el nombre del

Estado del pabellón.

El artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, del cual el Estado de Honduras es parte 5 de octubre de 1993, reconoce la autoridad de cada Estado para otorgar a los buques su pabellón y nacionalidad.

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2.- Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.”

Es un principio generalmente aceptado en el derecho internacional público que cada Estado debe regular la atribución de su nacionalidad a los buques, en virtud de lo cual la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional funda sus requerimientos en La Convención de las Naciones Unidas Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1996, cada Estado es responsable de establecer dentro de sus leyes nacionales los aspectos a considerar para el abanderamiento de buques, estos siempre tienen que tener como fin último el asegurar que las embarcaciones cumplen con los Convenios Marítimos Internacionales que emanan de la Organización Marítima Internacional (OMI), los que tienen el propósito de asegurar que los buques no representan un peligro para la navegación la vida humana en el mar y el medio marino, sin olvidar, el elemento humano el cual debe contar con condiciones dignas y seguras de trabajo a bordo.

En la actualidad el Departamento de Registro de Buques, cuenta con la Sección de Registro internacional de Buques, la Sección de Registro de la Propiedad de Buques y el Registro Asociado del Registro de Hipotecas Marítima, dependiente del Registro de la Propiedad.



HONDURAS COMO REGISTRO ABIERTO EN LA HISTORIA



The Iron Paddle Steamer 'Princess of Wales' on Passage
Joseph Semple, Belfast Harbour Commissioners (Belfast, United Kingdom), 1983, Oleo sobre Lienzo

El Estado de Honduras el 3 de marzo del año 1943 emite la Ley Orgánica de Marina Mercante Nacional, donde se creó la Dirección de Naves Mercantes adscrita al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, en dicha ley regulaba el abanderamiento de embarcaciones, incluyendo los aspectos de seguridad de la navegación, la certificación técnica de los buques, la cancelación de matrícula,

el pago de impuestos y lo relacionado a su tripulación entre otros aspectos.

Honduras pertenece a uno de los primeros Estados que dio origen a la modalidad de Registro Abierto, entre otros Panamá y Liberia, también conocidos como registros de Primera Generación:

AÑO DE INICIO DE LOS REGISTROS ABIERTOS



Ilustración 1 Mapa Oficial de la República de Honduras 1933

Primera Generación de Registros Abiertos:



- 1919 Panamá
- 1943 Honduras
- 1948 Liberia

PARTICIPACIÓN DEL REGISTRO HONDUREÑO EN LA HISTORIA.

Honduras, a la fecha, cuenta con una larga historia marítima, antecedentes marcados que hasta la fecha de hoy son recordados y forman parte de la historia del país. Los barcos bajo bandera hondureña participaron en la historia del comercio y causas humanitarias, así como en la guerra.

Dentro de los hitos de la historia marítima del país se puede encontrar la “Flota Blanca” de la United Fruit Company. En los años 1935, Honduras lideraba la flota con grandes barcos como El Tegucigalpa, El Chamelecón, El Comayagua, El Hibueras, El Ulúa, El Francisco Morazán, El Plátano y El Tela, que viajaban por el Caribe.



Ilustración 2 barco de vapor OMOA ex CHANGUINOLA 1960, IMO: 5068033

Uno de los barcos a vapor que se dedicaba al transporte del banano, parte de la flota bajo bandera hondureña, fue el OMOA ex CHANGUINOLA 1960, IMO: 5068033

La Flota Blanca tenía un monopolio en el Caribe, dando trabajo a un sin número hondureños.

La isla de Roatán, que anteriormente estaba en manos de pequeños productores, fue visitada por los primeros inversionistas interesados en la producción en Honduras. Después, el gobierno del país facilitó la exportación hasta que llegaron las empresas multinacionales. En la primera década del siglo XIX, Guyamel Fruit Company se estableció con éxito en el mercado estadounidense con el banano de Honduras gracias a los privilegios otorgados por el gobierno de turno.

DATOS TÉCNICOS DEL BUQUE:

Tipo: Frigorífico / Pasaje.
 Astillero: Alexander Stephen & Sons.
 Lugar de construcción: Linthouse, Glasgow, U. K.
 Casco nº: 657 Sociedad clasificadora: LRS
 Matrícula: IMO: 5068033
 Tripulantes: Pasajeros: 12
 TRG: 6.079 TRN: 3.094 DWT: 5.675
 Eslora: 125,36 Manga: 17,28 Puntal: 10,66 Ca-
 lado: 7,65
 Bodegas: 4 E. P: 10
 Capacidad de bodega: 190.000 p³

Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Plumas: 8 x 5.
 Capacidad combustible: 1.637 m³
 Un juego de turbinas a vapor de doble reducción
 Pametrada; Alexander Stephen & Sons Ltd; Glasgow,
 Escocia.

Calderas: Dos Babcock & Wilcox; 530 lbs. 790 °C.
 9.000 sHP. Hélices: 1 Velocidad: 18,0 nudos.

1957. 28 de Febrero. Botado para Elders & Fyffes Ltd., Glasgow. Bautizado CHANGUINOLA. (U. K.)

1957. Septiembre. Alistado.

1970. Transferido a la Empresa Hondureña de Vapores S. A. (United Fruit Co.), Tela. Rebautizado OMOA. (Honduras)

1975. 06 de Abril. Desguazado en Dalmuir, Escocia.



Ilustración 3 imagen del libro de marinos de tripulante, Puesto de Timonel en el buque OMOA, 1968.

Todo el buque que en aquel momento se dedicaba al comercio del banano que era producido en Honduras, tenía su tripulación de nacionalidad hondureña, zarpando desde los puertos de la Costa Norte de Honduras a destinos de América del Norte y Europa.

El Registro de Buques de Honduras tiene historia, ya sea en la participación del comercio internacional, así como, en eventos históricos humanitarios, la bandera de Honduras ha sido ondeada por aguas internacionales con propósitos múltiples pero siempre manteniendo el nombre del Estado en alto.

La bandera de Honduras, es considerada como uno de los mayores tesoros del Museo de Inmigración Clandestina de Israel, fue la bandera del Exodus 1947, barco que llamó la atención del mundo para la creación del Estado de Israel en 1948.



Ilustración 4 Fuente: aurora-israel.co.il



EL DATO DE HOY

¿SABÍAS QUÉ?

¿
i Honduras tiene un Registro de Buque abierto desde el 3 de marzo de 1943!



Tenga en cuenta que independientemente de la nacionalidad de su barco, puede registrarlo bajo la bandera hondureña.

?

Cómo solicitar el Registro de Propiedad de un buque?

Su apoderado legal debe presentar la Solicitud de Inscripción de Propiedad del Buque, mediante un testimonio de Escritura Pública de Declaración de Propiedad y acompañar original y dos copias de la Escritura de Declaración de Propiedad



HONDURAS
REPUBLICA DE LA AMÉRICA CENTRAL

FLOTA HONDUREÑA EN LA ACTUALIDAD

FLOTA PESQUERA DOMÉSTICA DE HONDURAS.

Honduras es el país con mayor actividad pesquera en Centro América. Con extensión de 843 kilómetros de costa, 683 en el mar Caribe y 162 en el Golfo de Fonseca, al menos unas 60 especies en el Golfo de Fonseca son de interés comercial.

El sector pesquero en su conjunto y las exportaciones de camarón, langosta y tilapia dejan importantes ingresos de divisas al erario público.

En la actualidad la flota pesquera nacional está compuesta por 293 embarcaciones con su documentación vigente, que se dedican a la pesca en nuestras aguas. La mayoría de la flota se concentra en las Islas de la Bahía y en el área de La Ceiba, Atlántida.

FLOTA DE NAVEGACIÓN NACIONAL.

La flota de navegación nacional está compuesta por varios tipos de buque, entre ellos: buques de carga general, barcazas sin propulsión y con propulsión, diques flotantes, remolcadores, buques de pasaje, suplidores, buques tanque, yates, dragas, graneleros, buceo deportivo, entre otros, dando un total de 158 buques de navegación nacional dedicados a diferentes actividades.



Ilustración 5 datos a la fecha noviembre 2023



REGISTRO INTERNACIONAL DEL BUQUES

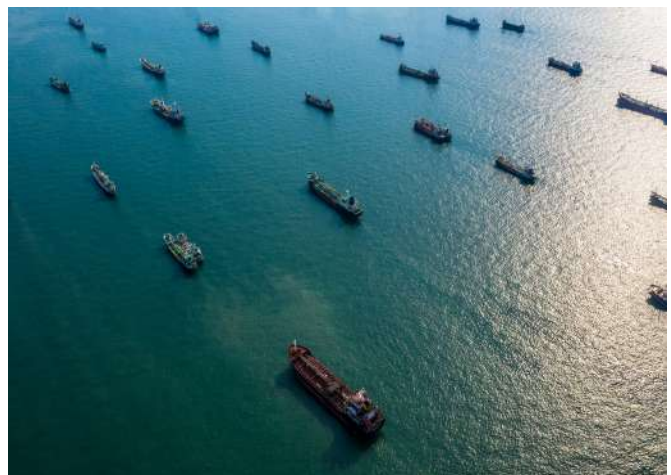


El Registro Marítimo Internacional de Honduras es un registro abierto que ofrece registro a armadores de todos los países. Tiene neutralidad política, pocas restricciones sobre la nacionalidad de la tripulación y ninguna restricción sobre dónde se construye o financia un buque.

A través de la historia el Estado de Honduras ha sufrido altibajos en cuanto a su flota Internacional, siendo objeto de depuraciones de buques subestándar de forma cíclica, siendo la última y la más drástica la que se llevó a cabo en diciembre del año 2016, donde la flota internacional fue eliminada por completo, dada la cancelación de todas las Organizaciones Reconocidas que brindaban el servicio de certificación técnica a buques de navegación internacional, los buques al no tener acceso a sus certificados técnicos indispensables para poder navegar en aguas internacionales, se vieron en la

necesidad de buscar otros países de registro.

En los últimos años la Dirección General de Marina Mercante ha puesto en marcha múltiples procedimientos y programas con el propósito de restablecer la flota internacional a lo que fue en años anteriores, un registro de renombre y de reconocido prestigio.





Bajo la Administración del Dr. Edgar Soriano Ortiz Director General de Marina Mercante y la Abogada Laura Rivera Carbajal Sub-Directora General, se ha priorizado al Registro Internacional de Buques, se concentraron esfuerzos en la mejora de tiempos de respuesta e implementación de medios digitales que coadyuvan al mejoramiento del servicio de registro de buques, uno de



los más significativos es el Convenio de Cooperación entre la Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL) y la Dirección General de Marina Mercante, el cual ahora nos permite emitir las Licencias de Radio Marítimas de forma expedita en un trabajo coordinado, lo que reduce sustancialmente el procedimiento de registro y la emisión de todos los documentos necesarios

para la navegación de los buques internacionales.

En la actualidad se sigue un plan exitoso de promoción de la bandera a nivel internacional, esto en función, del mandato de la Presidenta Constitucional Xiomara Castro Sarmiento, de incrementar el ingreso de divisas a las arcas del Estado, en beneficio de la economía del pueblo hondureño.

ESTADÍSTICAS
ENERO - OCTUBRE 2023
 +504 8830-7752
www.marinamercante.gob.hn

217

PATENTES DE NAVEGACIÓN EMITIDAS



Innovando para una Marina Mercante de Honduras más segura

Por Kelsy Mayela Funez

La Marina Mercante es una parte fundamental del comercio global, y en su evolución, la seguridad de la información se ha convertido en una prioridad. La implementación de códigos QR para la verificación de patentes en el registro de buques es una innovación que ha revolucionado la seguridad de la información en esta industria. Este acápite explorará cómo esta innovación ha transformado la seguridad en la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.

Desafíos en la Seguridad de la Información Marítima

La Marina Mercante es una industria altamente competitiva y globalizada, donde la información relacionada con patentes y otros datos confidenciales es esencial, sin embargo, la gestión de esta información en el pasado ha presentado desafíos. Los métodos tradicionales de registro y verificación de patentes eran

propensos a errores y a la falsificación de documentos.

La introducción de códigos QR en el registro de buques ha sido una solución eficaz para mejorar la seguridad de la información en la Marina Mercante. Los códigos QR son códigos de barras bidimensionales que almacenan información y se pueden escanear con dispositivos móviles.

La implementación de códigos QR para la verificación de patentes proporciona una serie de ventajas en términos de seguridad de la información:

a. Verificación precisa y rápida: Un simple escaneo del código QR brinda acceso inmediato a la información de la patente de una embarcación, reduciendo la probabilidad de errores humanos y acelerando el proceso de verificación.

b. Autenticación segura:

Los códigos QR están vinculados a los servidores de esta autoridad marítima garantizando la autenticidad de la información, lo que dificulta la falsificación de patentes y otros documentos relacionados con las embarcaciones.

c.Reducción de costos:

La implementación de códigos QR en lugar de métodos tradicionales de verificación de patentes puede reducir los costos operativos al requerir menos tiempo y recursos.

d. Acceso remoto:

La verificación de patentes a través de códigos QR permite a las autoridades marítimas y otras partes interesadas acceder a la información de manera remota, mejorando la eficiencia y la colaboración en la industria.

Varios países y autoridades marítimas han adoptado con éxito la implementación de códigos QR para la verificación de patentes en el registro de buques. Ejemplos notables incluyen Singapur, Noruega y los Estados Unidos, entre otros.

A pesar de los beneficios, la implementación de códigos QR también plantea desafíos, como la ciberseguridad y la necesidad de estandarización e interoperabilidad entre sistemas. Todos estos desafíos se han superado para garantizar la integridad de los datos y la eficiencia en la Marina Mercante de Honduras.



La implementación de códigos QR en el registro de buques es un ejemplo impresionante de cómo la tecnología puede mejorar la seguridad de la información en la Marina Mercante de Honduras. Esta innovación permite una verificación más rápida y precisa, reduciendo los costos operativos y mejorando la autenticidad de los documentos relacionados con las embarcaciones. A medida que la industria continúa avanzando, es esencial seguir desarrollando soluciones tecnológicas que fortalezcan aún más la seguridad y la eficiencia en este sector vital del comercio internacional.

Por Kelsy Mayela Funez Izaguirre
 Máster en Formulación y Evaluación de
 Proyectos por UPAN
 Licenciada en Informática Administrativa por la
 UNAH
 Actualmente encargada de Desarrollo de
 sistemas en la DGMM

FLOTA DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

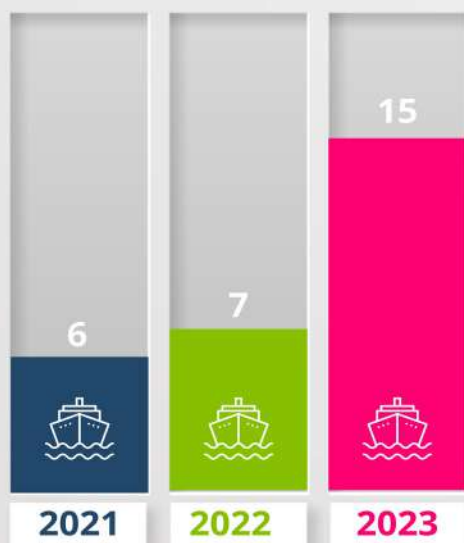


En la actualidad, el Registro Internacional de Buques cuenta con una flota compuesta por 52 buques de navegación internacional de varios tipos, flota que crece de forma rápida y constante.

Es gracias al esfuerzo de esta Administración que se ha logrado un incremento en el registro de buques internacionales, el cual es significativo, en comparación al año 2021.

FLOTA DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

REGISTROS NUEVOS



POR TIPOS DE BUQUES EL REGISTRO INTERNACIONAL ESTÁ
COMPUESTO
DE LA SIGUIENTE MANERA



Ilustración 8, datos al mes de noviembre 2023.

IMPORTANCIA DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE BUQUES

La importancia del Departamento de Registro de Buques está claramente establecida en nuestro marco jurídico nacional.

La Ley Orgánica de la Marina Mercante (Decreto Np.164-94) en su Artículo 3.- establece:

“La Marina Mercante Nacional estará integrada por los buques o embarcaciones que hayan sido regularmente inscritos en el Registro de Matrícula de Buques y que, por tanto, estén autorizados para usar y enarbolar la bandera hondureña y navegar bajo su protección”.

En el artículo 76 del Reglamento del Registro de la Propiedad se establece: **Que el Registro de la Propiedad tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio, demás derechos reales, sus gravámenes y afectaciones sobre bienes inmuebles y muebles, para que consten públicamente con la finalidad de brindar seguridad y protección a los derechos inscritos.**

El Registro de la Propiedad de Buques Se constituye a su vez, bajo un sistema registral de tipo declarativo, por cuanto reconoce la preexistencia de los derechos, de los cuales se toma nota para su oportuna publicidad y demás efectos que les confiere la ley, salvo las excepciones dispuestas en nuestra legislación.



El Registro de la Propiedad de Buques es responsable de las embarcaciones que conforman la flota bajo bandera hondureña, garantizando la propiedad de las embarcaciones, mismas que deben cumplir con todos los requisitos establecidos en nuestra la legislación nacional.

Mediante el instrumento público se inscribe y se acredita la información de los buques y sus propietarios. El Departamento de Registro contiene un historial de la embarcación desde su primer dueño hasta el actual. Así mismo, vela por el fiel cumplimiento de los requisitos que la ley establece para los debidos procedimientos registrales.



El Registro de la Propiedad de Buques se encarga de proporcionar información sobre el estado jurídico de cualquier embarcación y la posesión de la misma; como su nombre lo dice es público y permite que cualquier persona que tenga interés pueda consultar información específica sobre alguna propiedad.

Al realizar la inscripción de declaración de propiedad de un buque ante el Registro de la Propiedad de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante, se adquiere seguridad jurídica, garantiza que el comprador:

- Será reconocido como el único y verdadero propietario.

- Tendrá una escritura con validez legal.
- Será protegido ante los acreedores del vendedor.

Si la compra de una embarcación se realiza mediante un crédito hipotecario, se elabora una escritura pública de compraventa con hipoteca la cual debe registrarse en el Registro de la Propiedad para que produzca efectos ante terceros.

A pesar de que se reconoce al propietario, también se mantiene presente que existe un crédito que debe pagarse; al terminar de pagarlo se debe demostrar la liberación del adeudo, conocido como Certificado de Libertad de Gravamen.

Así mismo este departamento es el encargado de emitir la patente de navegación, documento mediante el cual las embarcaciones que formen parte de La Dirección General de la Marina Mercante se autorizan para formar parte de la DGMM y poder navegar bajo la Bandera Hondureña.

El documento de navegación al cual se le denomina Patente de Navegación es un requisito indispensable para que se le emitan los Certificados Técnicos que por ley y conforme a los Convenios Internacionales son aplicables a toda embarcación que se haga a la mar.

Las mismas pueden ser:

Provisionales: 6 meses

Definitivas: 4 años

Especiales: 90 días

Prórrogas: 3 meses

Arrendamiento: hasta 2 años.



REQUISITOS GENERALES Y PROCEDIMIENTOS DE REGISTRO DE BUQUES DE NAVEGACIÓN NACIONAL

VIGENCIA 6 MESES

Toda solicitud de registro deber llevarse a cabo por un abogado debidamente colegiado en el Colegio de Abogados de Honduras

1

2

Presentar el Formato de la Solicitud de Registro debidamente llenado, el mismo se encuentra en la página Web de la DGMM, <https://marinamercante.gob.hn/registro-de-buques/>

3

Solicitud para obtener un documento de mínima dotación, el mismo se encuentra en la página Web de la DGMM <https://marinamercante.gob.hn/wp-> (cuando aplique).

4

En el escrito EL Apoderado Legal deberá solicitar la emisión del Libro Oficial de Navegación.

5

Poder otorgado al Apoderado Legal por el propietario de la embarcación, debidamente autenticado y en el caso que provenga del extranjero, deberá ser notariado y apostillado.

6

Original o copia autenticada del Título de propiedad, Bill of Sale, arrendamiento o acto jurídico por virtud del cual se esté en posesión del buque.

7

Copia autenticada del Certificado de Registro emitido por la Autoridad Marítima anterior;

8

Certificado de Arqueo. (Solo es aplicable a Navas Mayores de 78 Pies o 24 metros de Eslora -Según el Convenio ITC 69.- En caso de menor eslora, la Organización Reconocida (O.R.) elegida por el Armador deberá emitir un Certificado "Non Convention".

9

Si se trata de un buque de carga o pasajeros, deberá presentar la Póliza de Seguro por daños a terceros.

10

Presentar un certificado de confirmación de clase o Navegabilidad expedido por una Sociedad Clasificadora o una Organización Reconocida autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante, si el buque es mayor de 20 años.

11

Acreditar la inspección realizada por el Inspector en Estado Rector de Puerto (para los buques nacionales).

REQUISITOS GENERALES Y PROCEDIMIENTOS DE REGISTRO DE BUQUES DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

VIGENCIA 6 MESES



Para buques de navegación internacional puede solicitar cotización de registro vía correo electrónico (ameza@marinamercante.gob.hn, vilmaberrios@marinamercante.gob.hn) debe de proporcionar la siguiente información.

- | | |
|------------------------------------|-------------------|
| 1) Nombre del buque, | 4) Número OMI, |
| 2) Año de construcción, | 5) Tipo de buque. |
| 3) Tonelaje Neto y Tonelaje Bruto, | |

Como parte de la política de esta nueva administración de satisfacción al cliente nuestras oficinas están abiertas para recibirles y brindarles atención personalizada.



H
Dirección General de
la Marina Mercante
Gobierno de la República

**SABIAS
QUÉ?**

”
**TIENES QUE TENER TODAS
TUS EMBARCACIONES
REGISTRADAS!**



SI AÚN NO LO HAS HECHO

¡Te invitamos a que las registres,
puedes hacer tu trámite en la
Dirección General de la Marina
Mercante recuerda que debes
iniciar este proceso por medio de
un apoderado legal de tu
preferencia!





DEPARTAMENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL MARÍTIMO PORTUARIO (GAMP)

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), actuando en su condición de autoridad marítima de Honduras y, en el marco del cumplimiento de la normativa internacional y nacional vigente, posee atribuciones y potestades de tipo marítimo - ambiental, ligadas a la prevención, control y respuesta de la contaminación costera y marina. Para tales fines, es responsable de velar porque el desarrollo de toda actividad en dicho ámbito, se realice de manera tal que no represente un riesgo significativo para el medio marino.

El Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuario (GAMP), unidad

ambiental de la Dirección General de la Marina Mercante, tiene a su cargo la implementación de los convenios, leyes, reglamentos y demás regulaciones asociadas a este ámbito. De igual forma, participa activamente en las redes interinstitucionales y multisectoriales dedicadas a la conservación, protección y uso sostenible del mar y sus recursos.

Antecedentes e historia del Departamento.

Debido a la relevancia que fue adquiriendo la temática ambiental en el ámbito marítimo, tanto a escala nacional, como global, a partir del año 2014, se separó la Sección de



Voluntaria aplicando tratamiento a corales enfermos, Roatán, Islas de la Bahía

Prevención de la Contaminación del Departamento de Seguridad Marítima, convirtiéndose entonces en el Departamento de Protección del Medio Marino.

Posteriormente, en el año 2017, comenzó una importante reestructuración, incluyendo la contratación de personal técnico para cubrir las necesidades locales en las oficinas regionales, conformándose un equipo interdisciplinario con formación ambiental especializada relacionada con el sector. A partir de ello, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) ha contado con oficiales técnicos ambientales ubicados

en Puerto Cortés, Roatán y San Lorenzo, quienes desempeñan funciones ligadas a la vigilancia y a la verificación técnica de campo, exclusivamente dentro del sector ambiental.

De igual forma, y para reafirmar los compromisos institucionales en cuanto a sus responsabilidades ambientales, en el 2020 se trabajó y oficializó el Reglamento sobre las Potestades Ambientales de la Marina Mercante (Acuerdo 004-2020), siendo éste el principal marco normativo que define las responsabilidades de tipo ambiental de la autoridad marítima, en concordancia con la creciente priorización, tanto a escala

internacional como nacional, del tema marino costero, incluyendo la Agenda 2030 y las políticas y directrices emanadas de la Organización Marítima Internacional (OMI), como organismo especializado de las Naciones Unidas.

Más recientemente, el Departamento

de Protección del Medio Marino pasó a ser el Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuario (GAMP), en cumplimiento a la nueva estructura orgánica de la DGMM, aprobada mediante Acuerdo 007 - 2023, quedando su organización interna tal y como se describe a continuación:




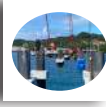

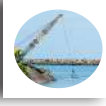
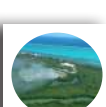
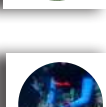
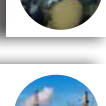
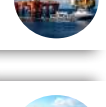
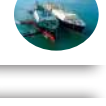
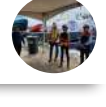
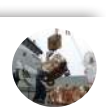
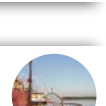
Figura 1. Organigrama interno del Departamento de Gestión Ambiental Marítima Portuaria (GAMP).

Funciones y potestades del Departamento GAMP.

Hoy en día, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), cuenta con una estructura funcional dedicada exclusivamente a temas ambientales

y que tiene a su cargo la revisión, análisis y resolución de solicitudes de proyectos relativos a las actividades que se detallan a continuación:

Funciones y potestades del Departamento GAMP

- 
-  Construcción, ampliación y reparación de muelles;
 -  Colocación de estructuras artificiales sobre el mar;
 -  Dragados y vertimientos marinos;
 -  Rellenos marinos;
 -  Investigación científica marina;
 -  Distribución de hidrocarburos en el mar;
 -  Transferencia de hidrocarburos de buque a buque;
 -  Emisión, refrendo y aprobación de documentación técnica de buques de navegación nacional e internacional (Convenio MARPOL, Convenio de Aguas de Lastre, Convenio de Bunker, Convenio CLC 92 y Convenio de Nairobi);
 -  Recepción y gestión de desechos provenientes de buques;
 -  Remoción y hundimiento de restos de naufragios;
 -  Aprobación y auditoría de planes de contingencia de empresas con riesgo de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;

OTRAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS

Ejecución del programa de limpieza de playas y litorales, acompañado de un componente de educación ambiental informal;

Asesoría a la Misión Permanente de Honduras ante las Naciones Unidas en temas relativos a océanos y derecho del mar;

Participación en comités ambientales y comités de co - manejo de áreas protegidas marino - costeras;

Dictamen técnico sobre la factibilidad de que el Estado de Honduras se adhiera a instrumentos internacionales;

Representación de la DGMM en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental - SINEIA, coordinado por la Dirección de Evaluación y Control Ambiental (DECA/ SERNA);

Asesoría técnica y científica a otras instituciones del Estado, en relación con la temática relativa a su ámbito de competencia;

Actualización e implementación del Plan Nacional de Contingencias ante Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas en Espacios Acuáticos de Honduras;

Atención a incidentes marítimos que ocasionan impactos negativos a los ecosistemas marino - costeros;

EN EL DEPARTAMENTO GAMP

Prevención, control y respuesta ante la contaminación marina;

Organización y ejecución de actividades de fortalecimiento de capacidades y ejercicios prácticos relativos a la prevención, preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos;

Organización y ejecución de actividades de creación y fortalecimiento de capacidades relativas a temas marítimo-ambientales, tanto dentro, como fuera de la institución (marco normativo nacional e internacional, potestades ambientales de la DGMM, gestión de desechos protección y uso sostenible de recursos marino-costeros, impacto ambiental de las actividades marítimas, entre otras);

Respuesta a emergencias ambientales, como las arribazones de sargazo, blanqueamiento y enfermedades de corales;

Atención de denuncias ambientales en el ámbito marino – costero, entre otras.

Tenelliasp.

¿Por qué es importante la protección y el uso sostenible del medio marino?



Monitoreo de salud arrecifal, Roatán, Islas de la Bahía

Es relevante mencionar que, el desarrollo en zonas marino costeras del país, presenta escenarios diferenciados por área y que, además, ha crecido significativamente durante las últimas décadas, lo cual demanda que las instituciones de gobierno crezcan de igual manera. Por otro lado, los avances tecnológicos, el incremento de la población humana en estas zonas, así como problemas ambientales globales (cambio climático y sus efectos sobre los océanos, por ejemplo), implica una mayor dinámica por parte de las autoridades, que deben, necesariamente, contar con las herramientas y los recursos para poder vigilar que estos cambios no representen un riesgo ni un impacto

adverso significativo sobre el ecosistema marino costero.

En Honduras, hay representaciones importantes de ecosistemas marino - costeros con un valor significativo, desde una perspectiva biológica, ecológica y socioeconómica. Es relevante mencionar el arrecife coralino que forma parte de la segunda barrera más grande del mundo, el Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM), las praderas de pastos marinos y los bosques de manglar, todos con funciones y servicios ecosistémicos valiosos para el ser humano, tales como la protección costera, la captura de carbono y la regulación de la temperatura ambiental.

También, cabe destacar la importancia del sector marítimo y portuario para Honduras, país bioceánico, con siete (7) puertos de navegación internacional, recursos pesqueros y acuícolas de los que depende gran parte de la población, actividades turísticas intrínsecamente asociadas a la costa y el mar, así como con una alta diversidad biológica dependiente de los hábitats marino costeros, sobre lo que se sustenta el equilibrio ecológico y socio económico del país.

Lo anterior implica que, todos los esfuerzos para mejorar las capacidades nacionales de respuesta ante episodios de contaminación en el mar, así como la protección del medio marino en general, se traducen en un impacto



Channel clinging crab, *Mitrax* sp.

positivo claro sobre la conservación y protección de estos recursos, bienes y servicios, en pos de alcanzar un verdadero desarrollo sostenible que, a su vez, se convierte en bienestar y en mejora de la calidad de vida de las personas.



Pulpo común de arrecife, *Octopus* sp.

Problemática ambiental ligada a los océanos a escala nacional y global

En vista de la relevancia social, cultural, económica y comercial de los mares y costas, estos ecosistemas y sus especies están en constante interacción con las poblaciones humanas y sus actividades, lo cual les expone a los impactos y efectos nocivos del uso insostenible e irracional de los recursos.

Una de las principales problemáticas asociadas a lo antes descrito es la sobrepesca y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), la cual pone en riesgo la sostenibilidad, no solo de la actividad pesquera industrial, sino del equilibrio ecológico y la seguridad alimentaria de muchas poblaciones cuya subsistencia depende del aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos.

Por otro lado, el cambio climático tiene consecuencias directas sobre los ecosistemas marino – costeros, que a su vez tienen un rol muy importante como amortiguadores de estos efectos. En nuestro país lo vemos reflejado en problemas de erosión costera y pérdida de playas, subida del nivel del mar y desplazamiento de comunidades costeras, acidificación y calentamiento del agua marina, que a su vez incide en temas como el blanqueamiento de los corales, la enfermedad de pérdida de tejido en corales duros (SCTLD, por sus siglas en inglés) la proliferación de sargazo, de especies exóticas y

en un desequilibrio general en los ciclos reproductivos, movimiento, alimentación y hábitos de la flora y fauna marina, lo que también incide en la disponibilidad de especies para las pesquerías y en el turismo.

Por otro lado, a esta crisis debe sumarse la deficiente gestión de desechos producidos en tierra, como las aguas residuales que son descargadas al mar sin tratamiento adecuado y los residuos plásticos y similares que terminan siendo arrastrados por los ríos o por otros medios desde los botaderos a cielo abierto. Esto ha generado una preocupación creciente en cuanto a la salud humana, ya que se han descubierto microplásticos en la sangre, en las heces, en los tejidos y hasta en la leche materna, comprobando así que, el último eslabón en la cadena alimenticia dependiente del mar no está exento de los efectos de este problema ambiental.





También, la descarga de aguas residuales sin tratamiento al mar, está relacionada con el enriquecimiento en la columna de agua marina, lo cual trae consigo posibles explosiones algales, las cuales pueden ser tóxicas para el ser humano, alimentan el problema de las arribazones de sargazo y promueven el crecimiento de macroalgas que compiten con los corales por espacio y alimento.

Cabe mencionar que, aunque las principales fuentes de contaminación marina provienen de las tierras más

próximas, también deben considerarse las fuentes marítimas de contaminación, ya que, aún y cuando existen tratados internacionales y mecanismos para controlar y vigilar lo que sucede a bordo de las embarcaciones, siempre existen incumplimientos y trasgresiones a la norma, que derivan en descargas ilegales de sustancias y materiales tales como desechos y aguas oleosas, químicos, aguas sucias, basuras y emisiones atmosféricas. En este sentido, el abandono de aparejos de pesca debe convertirse en un tema prioritario para los países.

Compromisos nacionales e internacionales de la DGMM en el ámbito marítimo – ambiental

Uno de los ejes estratégicos de los planes de trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su condición de agencia especializada de las Naciones Unidas para el sector, es la protección del medio marino y el uso sostenible de los recursos marino costeros, en vista que el mar es el principal medio de transporte de mercancías y personas a escala global. Para ello, sus Estados Parte, dentro de los cuales está Honduras, forman parte de este organismo y conforman un comité específico designado para el tema, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus sigla en inglés), donde se abordan, discuten y acuerdan las políticas, directrices y regulaciones relativas a la prevención de la contaminación marina desde fuentes marítimas, los sistemas anti incrustantes de buques, los vertimientos marinos, la preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, el ruido submarino, la designación de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles, las emisiones atmosféricas desde buques y el cambio climático, entre otros.

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), en su condición de autoridad marítima de Honduras, es responsable ante la Organización Marítima Internacional (OMI) del cumplimiento de los compromisos establecidos en los instrumentos

MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL

APLICABLE AL ÁMBITO MARÍTIMO – AMBIENTAL

	OBJETIVO	ESTATUS
CONVENIO MARPOL	Prevención de la contaminación desde buques	Ratificado
CONVENIO DE LONDRES	Controlar y regular los vertimientos en el mar	Ratificado
CONVENIO OPRC 90	Cooperación, preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos en el mar	Ratificado
CONVENIO CLC 92	Responsabilidad civil por daños derivados de derrames de hidrocarburos transportados como carga	Ratificado
CONVENIO BWM	Gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques	Ratificado
CONVENIO BUNKER	Responsabilidad civil por daños derivados de derrames de hidrocarburos para combustible de los buques	Ratificado
CONVENIO DE NAIROBI	Remoción de restos de naufragios	Ratificado
CONVENIO AFS	Regulación de los sistemas anti-incrustantes de los buques	No ratificado
CONVENIO FONDO 92	Responsabilidad civil por daños derivados de derrames de hidrocarburos transportados como carga	No ratificado
CONVENIO HNS	Responsabilidad civil por daños derivados de derrames de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP)	No ratificado
PROTOCOLO DE COOPERACIÓN SNPP	Cooperación, preparación y lucha contra derrames de SNPP en el mar	No ratificado
CONVENIO DE HONG KONG	Reciclaje ambientalmente racional de buques	No ratificado

Cuadro 1.

Marco normativo nacional relativo al ámbito marítimo – ambiental.

<p>01</p> <p>Reglamento para la Implantación del Anexo I, II, IV y V del Convenio MARPOL, aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 001-2001.</p>	<p>05</p> <p>Reglamento para la Habilitación, Inscripción y Reinscripción de las Empresas Prestadoras de Servicios de Control de Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas en las Aguas, Costas y Riberas de la Jurisdicción Hondureña (OSRO), aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 023-2015.</p>
<p>02</p> <p>Reglamento para regular las operaciones de las embarcaciones de tráfico nacional que transportan hidrocarburos, aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 003-2009.</p>	<p>06</p> <p>Plan Nacional de Contingencia ante derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP) en el medio acuático de Honduras, oficializado en 2016.</p>
<p>03</p> <p>Reglamento relativo a las Instalaciones Portuarias de Recepción de Desechos Generados por los Buques y Residuos de Carga, aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 053-2012.</p>	<p>07</p> <p>Guía Funcional para la elaboración de Planes Locales de Contingencia de empresas con riesgo de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.</p>
<p>04</p> <p>Reglamento de Prevención y Control de la Contaminación Marina por Derrames y Vertimiento de Desechos, Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas, aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 022-2015.</p>	<p>08</p> <p>Reglamento sobre Potestades Ambientales de la Marina Mercante, aprobado mediante Acuerdo DGMM No. 002-2020.</p>

Cuadro 2.

internacionales de los que el país es Estado Parte (Cuadro 1), así como de las normas nacionales relativas a la protección, conservación y uso sostenible de los recursos marino – costeros, con especial énfasis en los impactos ambientales ligados a las actividades marítimas, tales como la navegación, la ingeniería marino – costera, la investigación científica marina, la distribución de hidrocarburos en el mar, entre otros (Cuadro 2).

Además, a través de su unidad ambiental, atiende solicitudes

relativas a actividades como dragados, vertimientos, episodios de contaminación por derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y denuncias ambientales de diversos tipos, en el ámbito marino – costero.

Todas las responsabilidades precitadas están directamente relacionadas con el mandato establecido en los convenios internacionales adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI), muchos de los cuales han sido ratificados por Honduras (Cuadro 1).

El Gran Caribe, Zona Especial en el marco del Convenio MARPOL

De acuerdo a lo establecido en el Anexo I, Anexo II, Anexo IV, Anexo V y Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques, mejor conocido como Convenio MARPOL, los Estados Miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) pueden elaborar y someter a la aprobación de otros miembros, propuestas relativas a la declaratoria de áreas con un estatus de gestión y protección especial.

Sobre ello, es de destacar que desde el año 2011, la región del Gran Caribe, incluido el golfo de México y el mar Caribe, fue designada como una zona especial en virtud del Anexo V del Convenio, determinándose así condiciones distintas para los buques que navegan en esta área, principalmente en cuanto a las descargas de los desechos

contemplados en dicho anexo, lo cual implica una prohibición completa de descargas de residuos sólidos producidos por las operaciones diarias

SABÍAS QUE...



Las basuras marinas son residuos elaborados por el hombre que, por diferentes causas, acaban abandonados en ambientes marinos o costeros.



Más de 1 millón de aves marinas y 100,000 mamíferos marinos y tortugas mueren cada año por enredo o ingestión de basuras marinas.

10 millones de toneladas de basuras llegan anualmente a mares y océanos, predominando los residuos de plástico.

Preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Honduras, debido a su posición geográfica, está expuesta al paso inocente de buques que transportan hidrocarburos, tanto como carga, como para su propulsión. De igual manera, hay operaciones de carga, descarga y transferencia de buque a buque que se realizan en puertos nacionales, principalmente en Puerto Cortés, San Lorenzo, Tela y Omoa, lo cual supone un riesgo significativo de derrame en el mar.

También, en cumplimiento a los compromisos establecidos en el Convenio MARPOL, Honduras provee servicios de recepción de desechos y aguas oleosas provenientes de buques en Puerto Cortés.

Además, la gestión deficiente de los desechos que se producen en talleres de reparación, diques y otras empresas

dedicadas a actividades marítimas, así como el abandono de embarcaciones cargadas con combustible y otras sustancias y materiales contaminantes, puede llegar a provocar un episodio de contaminación por derrame.

Considerando todos los escenarios de riesgo del país, así como su alta sensibilidad ambiental, la creación y el fortalecimiento de las capacidades teóricas y prácticas ligadas al tema de preparación y respuesta son fundamentales, sobre todo teniendo en cuenta la gran diversidad de instituciones de gobierno y de otros sectores que conforman el Sistema de Comando de Incidentes en el marco del Plan Nacional de Contingencias ante Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas en Espacios Acuáticos (PNCH)

las cuales deben estar organizadas y entrenadas para actuar de manera eficiente ante un episodio de contaminación por derrame en el mar.

Para ello, la DGMM vigila la implementación de lo establecido en el Acuerdo 022-2015 y el Acuerdo 023-2015 (Cuadro 2), con especial énfasis en los planes locales de contingencia y en el cercado preventivo durante operaciones de carga y descarga de sustancias y materiales potencialmente, responsabilidad que recae sobre las terminales y empresas con riesgo de derrame, así como la existencia de un Certificado de Cobertura OSRO por parte de los buques de navegación internacional que operan en aguas nacionales.

También, el Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuario (GAMP) organiza y ejecuta actividades de creación de capacidad, como ser Cursos Modelo OMI OPRC (en sus tres niveles), talleres y ejercicios prácticos, incluyendo simulacros con despliegue de equipo y personal, en los que han participado agencias gubernamentales como la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA), Instituto Nacional de Conservación y Desarrollo Forestal, Áreas Protegidas y Vida Silvestre (ICF), Secretaría de Relaciones Internacionales y Cooperación Externa (SRECI), Secretaría de Gestión de Riesgos y Contingencias (COPECO), Secretaría de Salud, Secretaría de Agricultura y Ganadería a través de la Dirección General de Pesca y Acuicultura (SAG/DIGEPESCA), Secretaría de Energía (SEN), Empresa Nacional Portuaria (ENP), Comisión Nacional de Protección Portuaria

(CNPP), Cuerpo de Bomberos, Fuerza Naval, municipalidades costeras, así como terminales portuarias y empresas privadas con riesgo de derrames y organizaciones no gubernamentales dedicadas a la protección ambiental.

FORMAS DE PREVENIR EL PROBLEMA DE LAS BASURAS MARINAS

Educa a los niños y jóvenes en el respeto a la naturaleza y con tu ejemplo, influye en tus amigos y compañeros para evitar el abandono de residuos



DEPOSITA LOS PRODUCTOS HIGIÉNICOS EN LA PAPELERA, NUNCA EN EL WC.



REUTILIZAR, SEPARAR Y RECICLAR LOS RESIDUOS



PUEDES RECÓGER ALGÚN RESIDUO QUE ENCUENTRES EN TUS PASEOS POR LA COSTA O UNIRTE A LAS CAMPAÑAS LOCALES DE LIMPIEZA



CUANDO NAVEGUES, NO TIRES TUS RESIDUOS AL AGUA. RECÓGELO Y AL REGRESAR AL PUERTO DEPOSITARLOS DONDE CORRESPONDA



SI TE GUSTA PESCAR, SE CUIDADOSO CON TUS APAREJOS. SI CAEN AL MAR, LOS ANIMALES MARINOS PUEDEN QUEDAR ATRAPADOS O INGERIR LOS ANZUELOS



DISFRUTA DE LA NATURALEZA CON RESPONSABILIDAD. NO ABANDONES TUS COLILLAS, ENVOLTORIOS O CUALQUIER OTRO RESIDUO EN LA PLAYA, RÍOS O EN EL MAR.



UTILIZAR BOLSAS DE TELA EN VEZ DE LAS DE PLÁSTICO



PIENSA GLOBALMENTE, ACTÚA LOCALMENTE Y ASUME TU RESPONSABILIDAD. NUESTRO COMPORTAMIENTO ES FUNDAMENTAL PARA PREVENIR EL PROBLEMA DE LAS BASURAS MARINAS



Gobernanza en el sector marino – costero

La gestión en las zonas marino – costeras de Honduras implica, no solo un conjunto de acciones coordinadas entre los entes gubernamentales con competencia, sino también el involucramiento de actores no gubernamentales, de la sociedad civil y de la empresa privada, todos con intereses legítimos los cuales deben ser considerados e integrados en el proceso de toma de decisión. De otra manera, el éxito de los programas, proyectos y demás iniciativas serán solo temporales y no tendrán resultados realmente efectivos.

La DGMM participa en plataformas

interinstitucionales y multisectoriales, a través del Departamento de Gestión Ambiental Marítimo Portuario (GAMP) como ser el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SINEIA), a requerimiento de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA), para atender denuncias ambientales y procesos de licenciamiento ambiental, control y seguimiento de proyectos en el ámbito marino – costero. También participa en inspecciones ambientales convocadas por la Fiscalía Especial del Medio Ambiente (FEMA) del Ministerio Público (MP), y forma parte de comités técnicos de las áreas protegidas en zonas marino – costeras.

《北京船舶司法出

SIGNING CEREMONY OF THE BEIJING CO

2023年9月5日 中国·北京



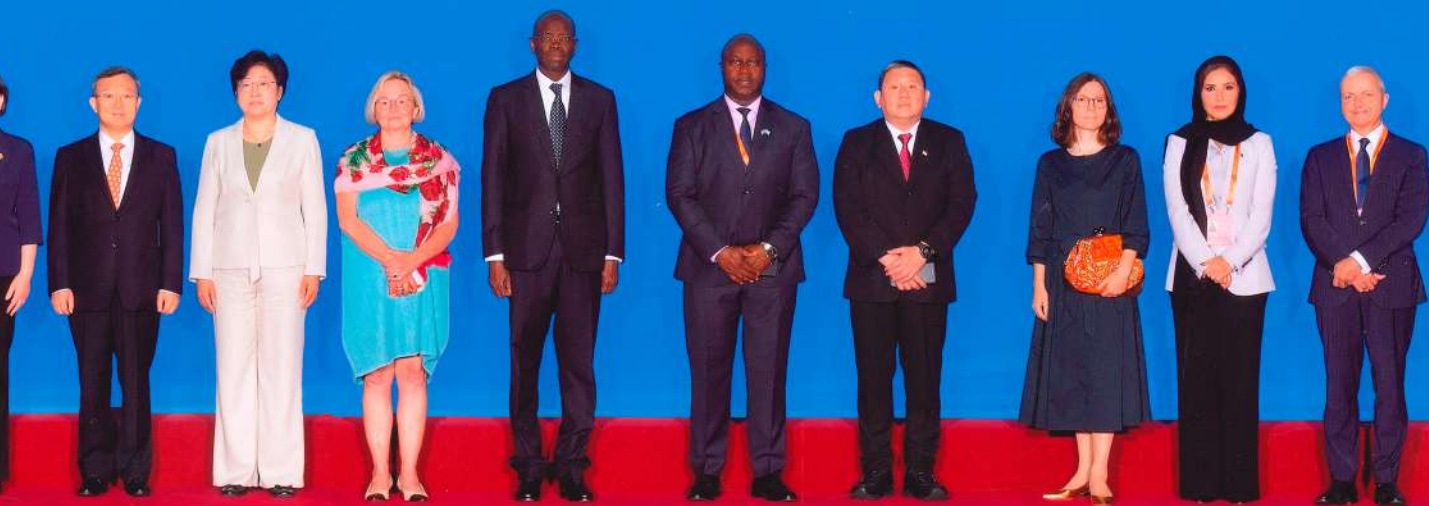
La República de Honduras, siguiendo el mandato de la Presidenta Constitucional Iris Xiomara Castro Sarmiento, suscribió la “Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques” el pasado 05 de septiembre de 2023 en Beijing, China, a través de la Delegación de la Dirección General de la Marina Mercante, presidida por el Dr. Edgar Soriano como Jefe de Delegación. La participación en dicho evento de firma, permite ofrecer

a los Armadores la certeza que el Estado de Bandera cuenta con los procedimientos nacionales para un proceso de venta judicial de forma legal y en cumplimiento a los requerimientos de la “Convención de Beijing” ya que propone aumentar la seguridad jurídica de las empresas y los ciudadanos que participan en los negocios jurídicos internacionales, así como el potencial de reducir el coste y la duración de los procesos judiciales transfronterizos.

《船舶司法出售公约》签约仪式

CONVENTION ON THE JUDICIAL SALE OF SHIPS

SEPTEMBER 5, 2023 BEIJING, CHINA



La suscripción de dicho Convenio, es de importante relevancia para nuestro país con relación a nuestro Régimen de Registro Abierto de Buques, que gracias a su suscripción sería una opción más competitiva y atractiva de abanderamiento para los armadores internacionales, ya que el mismo tiene como objetivo proteger a los compradores que adquieren un buque en una subasta que ocurre dentro de un proceso judicial, administrativo o incluso extrajudicial en un Estado

Parte, confiriéndoles la propiedad del buque totalmente libre de cargas y gravámenes, incluidos los privilegios marítimos que pudieran pesar sobre él, y estableciendo un mecanismo para que la transmisión del barco, libre de cargas, sea realizada de manera segura.

ACTIVIDADES

Julio - Noviembre 2023

7 Julio



Lanzamiento de nuestra innovadora plataforma de pre-matrícula de cursos, cuidadosamente diseñada para aquellos que anhelan surcar los mares y sumergirse en la fascinante industria marítima, esta herramienta está diseñada para simplificar y optimizar de manera significativa el proceso de pre-matrícula de los cursos ofrecidos por la Dirección General de la Marina Mercante.

12 Julio

La Dirección General de la Marina Mercante, la Fundación AHLE y la Alcaldía Municipal de San Francisco de Yojoa firmaron un convenio de cooperación para ampliar la cobertura de servicios de formación marítima en el Municipio de San Francisco de Yojoa y comunidades cercanas. El objetivo es establecer una Escuela de Formación Marítima a través de un proyecto piloto, utilizando un edificio proporcionado por la Fundación AHLE para cursos móviles. Este proyecto busca formar marinos locales, generando oportunidades de empleo en buques internacionales y mitigando las causas de la migración irregular.



14 Julio



La DGMM, con el auspicio de la COCATRAM, desarrolló un seminario-taller para evaluar la capacidad de respuesta de las empresas con riesgo de derrame de hidrocarburos en Roatán, el cual finalizó con un ejercicio de despliegue de personal y equipo. Esto, con el objetivo de mejorar el sistema local de respuesta para combatir episodios de contaminación por derrames marinos, previniendo así, un impacto ambiental y socioeconómico significativo.

25 Julio



En el marco del Foro Internacional Marítimo Portuario realizado en Roatán 2023. Autoridades de esta dirección participan en los actos de inauguración y presentación de conferencia magistral sobre la prospektiva del desarrollo marítimo de Honduras.

31 Julio

Remodelacion total de la Capitanía de Puerto de Guapinol, evidenciando nuestro compromiso firme de llevar a cabo transformaciones transparentes en nuestros procesos. Nos encontramos en pleno avance en la implementación de mejoras que se traducirán en beneficios tangibles para la zona. Todas estas acciones están siendo llevadas a cabo bajo el mandato de nuestra Presidenta Xiomara Castro, con la dirección estratégica de la administración liderada por el Director Edgar Soriano.



17 agosto



El Departamento de Protección del Medio Marino de la DGMM, unió esfuerzos con actores locales, públicos y privados, a fin de limpiar el área marina de West Bay, Roatán, donde se recorrieron 700 metros, recolectando, mayormente, latas de aluminio y botellas de vidrio.

Gracias a la oficina local del ICF Honduras, de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente, Alcaldía de Roatán, Bay Islands Conservation Association and Roatan Marine Park.



24 agosto

La Dirección General de la Marina Mercante, en coordinación con INJUPEMP, firmaron un Acuerdo de Entendimiento para iniciar la adquisición de un terreno destinado a la construcción de instalaciones para la Autoridad Marítima. La firma, que contó con la presencia del Director Edgar Soriano y del Director de INJUPEMP, Abogado Amable de Jesús Hernández, marca un importante avance para el desarrollo institucional. Este proceso, en cumplimiento del mandato de la Presidenta Xiomara Castro Sarmiento, se llevó a cabo de manera transparente y promete beneficios significativos para la Comunidad Marítima y el Estado de Honduras.

19 septiembre

En estricto cumplimiento del convenio suscrito el 29 de mayo de este año, el Director de la Galería Nacional de Arte ha entregado al Director General de la Marina Mercante, Dr. Edgar Soriano, las dos obras pictóricas acordadas en dicho convenio. Este gesto se lleva a cabo en conmemoración del Día de la Gente de Mar, con el objetivo de destacar y resaltar la invaluable contribución de nuestros marinos en el sector marítimo.



20 septiembre

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de su equipo del Departamento de Análisis y Control Marítimo (ACMA), participa actualmente en la "Fase II del Curso de Instructor y Aplicación de Leyes Marítimas", impartido por la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG). Entre los participantes se encuentran miembros del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, la Fuerza Naval de Honduras, agentes del Ministerio Público, oficiales de la Policía Nacional y personal técnico operativo de la Marina Mercante.

21 septiembre



El Director de la Marina Mercante, Edgar Soriano, se reunió con la Embajadora de Panamá, Delia Chevalier, para fortalecer la cooperación y estrechar lazos en el mundo marítimo. Durante este encuentro, se exploraron oportunidades de colaboración en materia de formación marítima en Panamá, uno de los referentes en la industria a nivel global.

25 septiembre

El Departamento de Protección del Medio Marino de la DGMM, junto con el Proyecto Motagua, la Base Naval de Puerto Cortés, el Centro de Estudios Marinos (CEM), y el Centro de Educación Media Ing. Bobby Wilson, se unieron para llevar a cabo una limpieza de las playas de Cuyamel, Omoa, en conmemoración del Día Internacional de Limpieza de Playas. Además, se proporcionó capacitación a los estudiantes sobre la importancia de los ecosistemas marino-costeros para las economías locales y nacionales, así como la necesidad de reducir la contaminación ambiental por plásticos y otros desechos.



26 septiembre



La DGMM, con respaldo de USAID, a través del proyecto Transformando Sistemas de Mercado, lanzó oficialmente el “Departamento de Embarque” en La Ceiba, con la presencia de la embajadora de los Estados Unidos, Laura Dogu y representantes de varias secretarías estatales de Honduras. El objetivo del Departamento de Embarque es beneficiar a la población proporcionando oportunidades laborales en la industria marítima internacional, este enfoque busca elevar el nivel de vida y reducir la tasa de desempleo en el país.

29 septiembre



La DGMM convocó al CONAMARH para resaltar la importancia del sector marítimo a nivel nacional e internacional, con especial atención en su papel para la protección del medio marino. Se formalizó la creación de la Junta de Directores de los Océanos, compuesta por SERNA, SAG/DIGEPESCA, ICF y DGMM, como la primera plataforma interinstitucional dedicada al ámbito marino-costero, fundamental para el equilibrio ecológico y socioeconómico a nivel nacional y global.

29 septiembre

Celebramos el talento marítimo en el concurso de dibujo y pintura “El Mar nos Llama”, como parte de las celebraciones por el Día Marítimo Mundial “50 años del MARPOL: Nuestro Compromiso Continúa”.



29 septiembre



Continuando con la celebración de los “50 años del MARPOL: Nuestro compromiso continúa”, se llevaron a cabo dos disertaciones a cargo de las representantes de la Red MAMLA; la Abg. Magdalena Santos y la Msc. Sara Zelaya, quienes respectivamente hicieron énfasis en los objetivos del convenio MARPOL donde se resaltó el compromiso por cuidar los mares, el manejo de cargas peligrosas, como también la preservación de la vida marina, recalcando que es un compromiso de todos el accionar de forma sustentable para alargar la vida de nuestros ecosistemas marítimos.



9 octubre

Las acciones preventivas de DGMM durante el feriado Morazánico 2023, resultaron en una notable reducción de incidencias en la parte marítima. El personal operativo de las 13 capitanías de puerto de la DGMM, en colaboración con instituciones de primera respuesta, logró evitar pérdidas de vidas humanas en las costas de ambos litorales. Las medidas incluyeron inspecciones físico-mecánicas, revisión de documentos y certificados de navegación, campañas de concientización con veraneantes, y vigilancia electrónica de los espacios acuáticos. La planificación, realizada por el Departamento de Análisis y Control Marítimo (ACMA), desde principios de año, ha demostrado su eficacia al reducir incidencias y garantizar la seguridad marítima de la población hondureña.

9 octubre

La República de Honduras, liderada por la Presidenta Iris Xiomara Castro Sarmiento, se ha unido a la “Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques” en Beijing, China. Este paso es esencial para brindar certeza a los Armadores, asegurando que el Estado de Bandera cumple con los procedimientos de la “Convención de Beijing” para realizar ventas judiciales de buques de manera legal. La adhesión a este convenio es crucial para Honduras, especialmente en relación con su Régimen de Registro Abierto de Buques, haciendo que el abanderamiento en el país sea más competitivo y atractivo para armadores internacionales.



18 octubre



La Dirección General de la Marina Mercante recibió la visita de la primera mujer hondureña oficial, la Ingeniera en Navegación y Ciencias Náuticas, Ariany Cisneros. Su llegada a la DGMM representa un valioso aporte de conocimiento y experiencia, adquiridos, a través de su destacada trayectoria como oficial en buques tanques petroleros. Su presencia contribuirá significativamente al fortalecimiento de la Formación Marítima.



19 octubre

Recibimos a Gisele Andino, la destacada Campeona Nacional de Ciclismo de Honduras. Su dedicación, pasión y esfuerzo en el mundo del ciclismo son un verdadero ejemplo de excelencia deportiva. Gisele es un faro de inspiración para todos nosotros, recordándonos que la perseverancia y el compromiso nos llevan a la cima del éxito. Su visita ha sido un honor para la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras y estamos emocionados de poder compartir experiencias con atletas tan destacados.

19 octubre

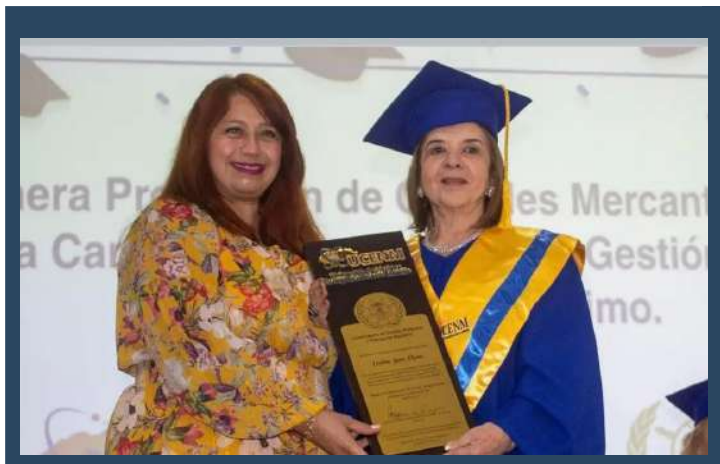
Personal de la Dirección General de la Marina Mercante, en conjunto con técnicos del Estado Rector de Puerto, procedieron a efectuar la coordinación operacional de la embarcación internacional de bandera panameña, Herca-I, con número OMI 9148257. Siguiendo los protocolos que establecen los manuales de Búsqueda y Salvamento, el Centro de Información Marítima (CIM), del Departamento de Análisis y Control Marítimo (ACMA), estableció comunicaciones con el barco de bandera colombiana y número OMI 9186015, Kronos, para que traslade a Puerto Cortés a la embarcación Herca-I.



27 octubre

Firma del convenio entre el Instituto Nacional de Estadísticas y la Marina Mercante. Este acuerdo fortalecerá nuestra colaboración y promoverá la recopilación de datos esenciales para el sector marítimo. La unión de esfuerzos entre estas dos instituciones es un paso significativo hacia un futuro más sólido y próspero para nuestra comunidad marítima. La información precisa y actualizada es clave para tomar decisiones informadas y avanzar.

28 octubre



La Dirección General de la Marina Mercante felicita a la Primera Promoción de Oficiales Mercantes graduados en la Carrera de Licenciatura en Gestión Portuaria y Transporte Marítimo de la Universidad Cristiana Evangélica Nuevo Milenio (UCENM), en San Pedro Sula, el 28 de octubre de 2023. Este hito histórico representa la primera emisión de Licencias a Oficiales Mercantes formados en Honduras, entregadas por el Director General, Dr. Edgar Soriano Ortíz. Además, se destacó la destacada trayectoria y conocimiento de la Subdirectora General, Abg. Laura Rivera Carbajal.

28 octubre

Felicitamos a nuestro colaborador Wilson Reconco por obtener su Título Universitario en Gestión Portuaria y Transporte Marítimo, con el grado de Oficial Encargado de la Guardia de Navegación, cumpliendo con los estándares de formación del Convenio STCW78 enmendado. ¡Su dedicación y logro son un faro de inspiración para nuestra industria!



1 NOVIEMBRE



La DGMM participó en el “Taller de Equidad y Derechos Humanos de las personas con VIH y población LGBTIQ+” en colaboración con FANCAP y CONADEH. En nuestro compromiso constante por promover un entorno inclusivo y respetuoso, nos unimos a esta importante iniciativa para la reducción del estigma y la discriminación.



1 noviembre

La Dirección General de la Marina Mercante ha obtenido un certificado con una puntuación satisfactoria en el Informe de Verificación de Información Pública en Portales de Transparencia correspondiente al primer semestre de 2023. Este reconocimiento respalda nuestro compromiso inquebrantable con la máxima divulgación de la información y la transparencia.

10 noviembre

La Dirección General de la Marina Mercante con apoyo del Museo Casa Morazán, realizaron una conferencia en torno al 196 aniversario de la Batalla de la Trinidad, con motivo de resaltar la memoria de nuestro primer ciudadano Francisco Morazan Quesada. A dicha conferencia asistió personal de la DGMM y se contó con la presencia de los alumnos del tercer año de bachillerato en informática del Instituto Santa Maria de la ciudad de Marcala, La Paz, como también los cadetes de la Academia Militar.



14 noviembre



Reunión de socialización sobre los de Cursos Móviles para Marineros (Modelo OMI) ofrecidos por La Dirección General de la Marina Mercante, así como la presentación del proceso de enrolamiento de marineros, a través del Departamento de Embarque, en colaboración con las Autoridades locales de San Francisco de Yojoa y la Fundación AHLE.

13 noviembre



La Dirección General de la Marina Mercante se hizo presente en la rueda prensa entre autoridades de la Secretaría de Turismo (SETUR), Empresa Nacional Portuaria (ENP) y la Alcaldía de Puerto Cortés, con motivo del atracó, en el muelle 4, del crucero Le Dumont D´urville de la compañía francesa Ponant, el cual constaba de una tripulación de 52 pasajeros quienes son de nacionalidades diversas, entre ellos estadounidenses y franceses. Con este evento se espera que el muelle 4 se proyecte como un espacio para el arribo de cruceros y así se oferte el turismo del municipio de Puerto Cortés y Omoa.

20 noviembre

El Director General de la DGMM, Edgar Soriano, se reunió con el Director de la sección de catastro del IP, Ing. Calixto Sierra, con el propósito de socializar el proyecto de creación de cartas náuticas y líneas batimétricas, para así tener una mayor precisión de las líneas costeras, jurisdicciones marítimas como también la localización de los bancos de pesca.



29 noviembre



El Director General de la DGMM, el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, el Embajador de Honduras en Inglaterra, Iván Romero Martínez, y el Dr. Norman Martínez, participaron activamente en la 33a sesión de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este compromiso refleja el esfuerzo conjunto de líderes y expertos, trabajando juntos para construir un futuro marítimo más seguro y sostenible.

RECONSTRUCCIÓN ABSOLUTA DE CAPITANÍA DE PUERTO GUAPINOL



La inauguración de La Capitanía de Guapinol a finales de julio de 2023 marcó un hito trascendental en la historia marítima de Honduras. Estratégicamente ubicada en el Litoral Pacífico en una posición clave que facilita el comercio nacional y ofrece un acceso directo a las rutas marítimas tanto dentro del Golfo de Fonseca como en el corredor internacional del Pacífico.

Este evento simboliza un avance significativo tanto para el país como para nuestra institución. Con esta dependencia, consolidamos nuestra posición en el ámbito marítimo a nivel nacional, regional e internacional. La misión primordial de La Capitanía de Guapinol es

proporcionar servicios marítimos de alta calidad y transparencia, elevando así los estándares de excelencia en el ámbito nacional e internacional. Esta unidad jurisdiccional asume responsabilidades cruciales, desde el control efectivo de las operaciones marítimas hasta la preservación del medio marino y la garantía de la seguridad en la navegación, contribuyendo de manera significativa al bienestar de la vida humana en el mar.

Al abrir sus puertas, La Capitanía de Guapinol no solo representa un logro para nuestra institución, sino también un compromiso renovado con la soberanía nacional y el bienestar marítimo.



ANTES



DESPUÉS



Concurso de dibujo “El mar nos llama”

Con el propósito de conmemorar el Día Marítimo Mundial, instituido como tal por la Organización Marítima Internacional – OMI, el último jueves de septiembre de cada año, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), en su condición de autoridad marítima nacional, tuvo a bien convocar el concurso de dibujo y pintura “El mar nos llama”, con el propósito de visibilizar la relevancia del sector marítimo, tanto a nivel nacional, como internacional, con especial énfasis en su rol para la protección del medio marino.

En seguimiento a ello, cabe destacar que, el lema marítimo mundial del año 2023, “50 años del MARPOL: nuestro compromiso continúa”, hace referencia al Convenio para la Prevención de la Contaminación por Buques – Convenio

MARPOL, el cual establece las reglas para reducir el impacto ambiental del transporte marítimo, a través de seis (06) anexos que se refieren a distintos contaminantes que pueden ser liberados por las embarcaciones: hidrocarburos y desechos oleosos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales transportadas en bultos, aguas sucias (aguas residuales), basuras y emisiones atmosféricas.

El concurso se desarrolló con el objetivo de visibilizar el sector marítimo – ambiental, así como concientizar a los niños, jóvenes y público en general, sobre la importancia de los océanos para el desarrollo humano y nuestro papel para asegurar su protección y uso sostenible.

Ganadores de la Categoría Pinturas: Jóvenes-Adultos



1er Lugar:
Emin Onessy Banegas
Méndez



2do Lugar:
Gerson Eliu Cruz Salgado





3er Lugar:
Daniela Zelaya Landa



4to Lugar:
Anthony Izahy Diaz Calix



5to Lugar: Franklin Alexander Naira Reyes



H
Dirección General de
la Marina Mercante
Gobierno de la República

¡Denuncia!

Atendemos todas tus inquietudes,
queremos estar más cerca de ti y
darte respuestas.

Envía tu denuncia al correo:
info@marinamercante.gob.hn
O ingresa a:



marinamercante.gob.hn/denuncias



Ganadores de la Categoría Pinturas: Niños-Adolescentes



1er Lugar:
Susana Belén Morel Becerra



2do Lugar:
Hannah Nazaret Morel
Becerra





H
Dirección General de
la Marina Mercante
Gobierno de la República



HONDURAS
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA



ESCANEA EL CÓDIGO



Marina Mercante de Honduras



@marinamercantehn



marinamercantehn



@MarinaHonduras



Marina Mercante



marinamercantehn



+504 8830-7752



+504 8830-7752



Dirección General de la
Marina Mercante



www.marinamercante.gob.hn

**PUBLICA
CON NOSOTROS**



Si quieres publicar tu artículo en la Revista de la Marina Mercante de Honduras
Escribenos a barana@marinamercante.gob.hn



H
Dirección General de
la Marina Mercante
Gobierno de la República



PROTEGE NUESTROS MARES ¡Denuncia el daño ambiental!

- **Construcciones Ilegales en la Costa**
Muelles, rompeolas y estructuras sin permiso.
Impacto: Pérdida de hábitats naturales.
- **Contaminación Marítima**
Buques nacionales e internacionales.
Sustancias nocivas y peligrosas.
- **Operaciones No Autorizadas en el Mar**
Rellenos, dragados y vertimientos sin permiso.
Contaminación accidental o intencional.
- **Deterioro de la Biodiversidad Marina**
Corte de manglares y daño a pastos marinos.
Amenaza a arrecifes de coral.
- **Tráfico de Especies Marinas**
Denuncia el comercio ilegal de vida silvestre vía marítima.

¡Tu denuncia importa!

Reporta cualquier actividad sospechosa
denuncias@marinamercante.gob.hn

+ 504 2239-8228, 8203
+ 504 2239-8334, 8346, 83504
+ 504 2239-8334, 8346, 83

www.marinamercante.gob.hn



Contacta a las autoridades
ambientales