

MEMORANDO

Clasificación de Archivo: RS-T1086

RE2/EN2-542642/05

FECHA: 27 de junio de 2005

A: Sr. Enrique V. Iglesias
Presidente

DE: Dennis E. Flannery
Vicepresidente Ejecutivo

ASUNTO: APOYO REGIONAL. MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS (RS-T1086). Contribución hasta por la suma de Euros 247.477. Recursos del Fondo General de Cooperación de España. Aprobación.

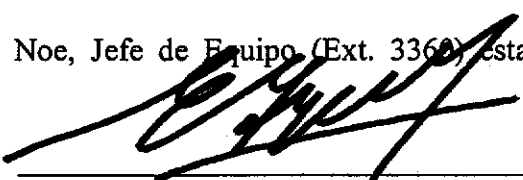
Adjunto sometemos a su consideración y correspondiente aprobación, el Plan de Operaciones para el financiamiento de la operación de la referencia. Este documento ha sido elaborado por el Equipo de Proyecto teniendo en cuenta los lineamientos y procedimientos establecidos para la preparación y procesamiento de operaciones de cooperación técnica no reembolsables.

De conformidad con las normas sobre delegación de autoridad¹, el Presidente tiene la facultad de aprobar cooperaciones técnicas no reembolsables que no excedan el equivalente de US\$750.000 y formen parte del Programa de Cooperación Técnica para el año correspondiente o la Estrategia de País o Estrategia Regional o el Informe de Mitad de Período, aprobados, en cada caso, por el Directorio Ejecutivo.

En consecuencia, teniendo en cuenta que el monto de la operación no excede el equivalente de US\$750.000 y que se incluyó en el documento Programa de Cooperación Técnica no Reembolsable para el año 2005 (GN-2363-1), recomendamos que la operación de la referencia sea aprobada.

El Sr. David Noe, Jefe de Equipo (Ext. 3360) estará disponible para cualquier consulta adicional.

Aprobado:


Enrique V. Iglesias, Presidente

Fecha: 28 de junio de 2005

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PÚBLICO

BELICE, GUATEMALA, HONDURAS

MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS

(RS-T1086)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: David Noe (RE2/EN2), Jefe de Equipo; Michèle Lemay (RE2/EN2); Henrik Franklin (RE2/EN2); Michael Collins (COF/CGU); Edwin Mateo Molina (COF/CHO); Alfonso Parra (COF/CBL), María Cristina Landázuri-Levey (LEG/OPR2) y Silvia Echeverría (RE2/EN2), quien asistió en la producción del documento.

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	1
II.	OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN.....	4
III.	COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	5
	A. Resumen cuadro de costos.....	5
	B. Descripción y composición del financiamiento	6
IV.	AGENCIA EJECUTORA Y MECANISMO DE EJECUCIÓN.....	6
	A. Agencia ejecutora	6
	B. Período de ejecución y contrataciones	7
	C. Desembolsos.....	7
V.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	7
VI.	BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS.....	8
VII.	FACTIBILIDAD AMBIENTAL	8
VIII.	RECOMENDACIÓN	8

ANEXOS

ANEXO 1 Presupuesto Detallado

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos de Belice, Guatemala y Honduras se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE RE2

PREPARACIÓN:

Documento de Proyecto "Proyecto de Protección Ambiental y Control de la Contaminación Originada del Transporte Marítimo" (RS-X1009)

Análisis Preliminar de Diagnóstico Transfronterizo (TDA)

EJECUCIÓN:

Términos de Referencia Indicativos

SIGLAS Y ABREVIATURAS

COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
FGCE	Fondo General de Cooperación de España
GEF	Global Environment Facility
IMDS	Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Sostenible
MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Ambiental por Buques
OMI	Organización Marítima Internacional
PAE	Programa de Acción Estratégico
PPP	Plan Puebla Panamá
SAM	Sistema Arrecifal Mesoamericano
SICA	Sistema de Integración Centroamericano
URCP	Unidad Regional Coordinadora de Proyecto
UNCLOS	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

**PLAN DE OPERACIONES
PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE**

**MEJORAMIENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL
EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS
(RS-T1086)**

RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	Comunidades costeras locales, puertos y gobiernos locales de Guatemala, Honduras y Belice, sector público y privado marítimo.	
Agencia ejecutora:	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).	
Beneficios:	Los beneficios de esta cooperación técnica incluyen: i) abordaje de amenazas y sus causas fundamentales con el fin de proteger la biodiversidad marina y costera de importancia mundial y garantizar la sostenibilidad del turismo y las pesquerías; ii) reducción de los daños y amenazas a la seguridad por causa de accidentes marítimos; iii) reducción de costos asociados con el mantenimiento operacional de puertos; iv) mayor colaboración entre los cinco puertos en temas de gestión ambiental, y v) emulación y adopción regional de tecnologías innovadoras para el control y la prevención de la contaminación.	
Financiamiento:	Fondo General de Cooperación de España	EUROSe 247.477
	Local:	EUROSe 21.541
	Total:	EUROSe 269.018
Objetivos:	Mejorar la gestión ambiental en la red regional de cinco puertos dentro del Golfo de Honduras. En particular las actividades se centran en prevenir riesgos ambientales vinculados con operaciones portuarias rutinarias así como emergencias en los cinco puertos de interés seleccionados: Puerto de la ciudad de Belice y Big Creek (Belice), Puerto Barrios y Puerto Santo Tomas de Castilla (Guatemala) y Puerto Cortes (Honduras).	
Plazos:	Período de Ejecución:	11 meses
	Período de Desembolso:	13 meses
Condiciones contractuales especiales:	Ninguna	
Excepciones a las políticas del Banco:	El proyecto no involucra excepciones a las políticas del Banco	

Revisión social y ambiental:

El proyecto contribuirá a reducir la contaminación costera y marina y revertir la degradación de los ecosistemas costeros y marinos en el Golfo de Honduras, perfeccionando el control y la prevención de la contaminación relacionada con el transporte marítimo y las operaciones en los principales puertos y rutas de navegación, y mejorando la seguridad para evitar encallamientos y derrames. Dada la naturaleza de las actividades a ser financiadas, no se prevé impactos ambientales o sociales negativos.

Durante la reunión CESI 40-04, del 15 de octubre del 2004, el Perfil se aprobó tal como se presentó al Comité.

Coordinación con otros Programas del BID y otras Agencias de Desarrollo:

Con este Proyecto se quiere complementar el Proyecto del BID "Protección Ambiental y Control de la Contaminación Originada por el Transporte Marítimo en el Golfo de Honduras", financiado con recursos GEF, que busca revertir la degradación de los ecosistemas marinos y costeros dentro del Golfo de Honduras.

El proyecto también complementará el del Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM) del Banco Mundial/GEF/CCAD, así como la iniciativa ya en marcha del PNUMA/GEF para la Conservación y Uso Sostenible del Complejo de Arrecifes en Belice. Los dos proyectos hacen parte del Programa Operacional de Biodiversidad del GEF para Ecosistemas Costeros, Marinos y de Agua Dulce (OP-2).

La Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional (ACDI) ha financiado la primera fase de un plan de acción ambiental para operaciones portuarias en Puerto Cortés. La Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) está financiando una segunda fase de su programa PROARCA con el objeto de mejorar el manejo ambiental del Corredor Biológico Mesoamericano, siendo el Golfo de Honduras uno de los objetivos.

Este proyecto contribuirá además a otras iniciativas regionales como el Proyecto PNUD/GEF "Iniciativa del Gran Caribe sobre Desechos Generados por Buques", y el Sistema de Ayuda Regional para la Navegación Marítima de COCATRAM.

I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 El Golfo de Honduras, delimitado por Belice, Guatemala y Honduras, abarca un área de aproximadamente 10.000 km². Las cuencas que vierten sus aguas al Golfo cubren un área aproximada de 60.000 km². La parte occidental del Golfo está bordeada por el Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM), la segunda barrera coralina más extensa del mundo. Las aguas poco profundas del Golfo albergan una abundancia de especies, algunas en riesgo de extinción, así como ecosistemas marinos altamente productivos, tales como arrecifes coralinos, pastos marinos y manglares.
- 1.2 Las condiciones que sostienen la productividad y diversidad del Golfo son los mismos factores que, combinados con elementos de carácter económico y sociocultural, hacen que el área sea vulnerable a la contaminación marítima y terrestre. Las fuentes de contaminación terrestre como los plaguicidas, agroquímicos y contaminantes industriales provenientes de las áreas urbanas de San Pedro Sula y Puerto Cortés en Honduras, sugieren que los sedimentos depositados en los puertos contienen niveles elevados de contaminantes tóxicos persistentes.
- 1.3 La economía de la región costera del Golfo está basada fundamentalmente en las pesquerías comerciales y artesanales, y en la producción agrícola, siendo el banano el principal producto de exportación de la región. En la producción se utilizan métodos intensivos como fertilizantes y otros químicos cuya escorrentía drena hacia las masas de agua, lo cual aumenta la formación de algas y el potencial para el agotamiento de oxígeno disuelto. El turismo, la acuicultura costera y las actividades industriales también van en aumento¹. La expansión de la red vial hacia zonas de los tres países previamente aisladas, combinada con el aumento de inversiones en obras de infraestructura, está resultando en una migración acelerada de trabajadores hacia las áreas rurales localizadas a lo largo de la costa del Golfo de Honduras.
- 1.4 El Golfo de Honduras es un área marítima de gran importancia para el intercambio comercial en la región. Dentro del total de carga movilizada por los puertos de la región centroamericana, el 21% lo hace a través de los puertos ubicados en el Golfo, donde recalán más del 26% del total de buques que llega a los puertos del istmo centroamericano. Las principales instalaciones portuarias del Golfo de Honduras son Puerto Cortés (Honduras), Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla (Guatemala) y Big Creek (Belice). El Puerto de la Ciudad de Belice, aunque ubicado al norte del Golfo de Honduras, también está incluido en este proyecto debido al potencial de derrames que tienen lugar en dicho puerto, lo cual afecta al Golfo de Honduras como consecuencia de las corrientes oceanográficas. Los puertos del Golfo representan una puerta de entrada y salida estratégica con servicios marítimos de alta conectividad y frecuencia de servicio hacia diferentes destinos. En 2001, aproximadamente 6000 embarcaciones pasaron por los cinco puertos y las tendencias indican que esta cifra irá en aumento, tanto en el número de embarcaciones que ingresa a los puertos, como en el tamaño. Con el aumento del volumen de productos, las empresas navieras pasan a utilizar

¹ Para una descripción detallada de los sectores económicos, véase el Análisis Diagnóstico Transfronterizo.

buques de mayor calado. En consecuencia, existen planes para la ampliación de las operaciones portuarias actuales y para el dragado de canales más profundos a fin de dar cabida a embarcaciones de mayor tamaño.

- 1.5 Las operaciones portuarias cotidianas así como el riesgo de colisión de embarcaciones o de derrames de petróleo plantean un riesgo significativo para los ecosistemas costeros del Golfo. Los derrames que tienen lugar en el Golfo, particularmente en la Bahía de Amatique, tienen el potencial de devastar los sensibles hábitats cercanos, incluidos los arrecifes de coral que han evidenciado signos de degradación y tener impactos económicos de largo plazo en la creciente industria turística a lo largo de la costa de Guatemala y en la parte sur de Belice.
- 1.6 En julio del 2004 entró en efecto el Código de Seguridad Internacional para Barcos e Instalaciones Portuarias, el cual requiere la elaboración de planes de seguridad para la disminución de riesgos en general, incluyendo atentados terroristas, los cuales podrían tener importantes efectos ambientales negativos.
- 1.7 Reconociendo la necesidad de abordar las inquietudes transfronterizas en el Golfo, los tres países litorales del Golfo trabajaron con el BID para proponer una iniciativa para la protección del medio ambiente y el control de la contaminación originada por el transporte marítimo en el Golfo de Honduras. Ésta se presentó al GEF en el año 2004 y ya se encuentra aprobada. El Proyecto Completo GEF está integrado por cuatro componentes principales con objetivos asociados: i) Desarrollo de capacidades regionales para el control de la contaminación marítima y de fuentes terrestres en América Central; ii) Creación, análisis y diseminación de información sobre medio ambiente marino y desarrollo de un Programa de Acción Estratégico (PAE) para el Golfo de Honduras; iii) Mejoramiento de la seguridad en las rutas de navegación; y iv) Mejoramiento de la gestión ambiental y de medidas de reducción de riesgo en la red regional de cinco puertos en el Golfo de Honduras.
- 1.8 Dado que el Proyecto Completo GEF se concentrará en temas principalmente transfronterizos, las actividades y programas domésticos (en los puertos) se financiarán con recursos distintos. Por este motivo, el trabajo de la cooperación técnica que se propone, y que se enfocará en aquellos programas puramente domésticos, será financiado con recursos del Fondo General de Cooperación de España (FGCE), y complementará el cuarto componente de gestión de riesgos en los puertos del Proyecto GEF.
- 1.9 Los servicios de consultoría requeridos bajo esta cooperación técnica servirán para ejecutar un análisis completo de la gestión ambiental en la red regional de cinco puertos dentro del Golfo de Honduras y desarrollar recomendaciones correspondientes de medidas basadas en la preparación e implementación de la inversión de la administración ambiental y los programas de acción para la reducción de riesgo, incluyendo actividades de demostración piloto y la participación del sector privado. Los resultados de esta cooperación técnica se enmarcarán dentro del Programa de Acción Estratégico (PAE) regional, desarrollado como parte del proyecto GEF, contribuyendo a una navegación más segura y a la protección del medio ambiente, con metas claras de reducción de

contaminantes por cuenca y con la identificación de parámetros a partir del monitoreo y la aplicación de modelos.

- 1.10 **Estrategia de los países en el sector.** Todos los países participan en varios tratados marítimos internacionales, entre ellos la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Ambiental por Buques (MARPOL) y otros relacionados con el transporte marítimo y la contaminación que han sido promovidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). Sin embargo, la carencia de normas de implementación ha limitado la efectividad de las inspecciones y la aplicación de los convenios, lo mismo que la coordinación entre agencias y la existencia de líneas de autoridad claras en cada país. Los compromisos nacionales con estos tratados no se han reflejado en objetivos claros o acciones en el ámbito de la región, incluyendo el Golfo de Honduras.
- 1.11 Además de ser signatarios de convenios internacionales, Honduras, Guatemala y Belice han promulgado una variedad de leyes nacionales y otros instrumentos jurídicos orientados a la protección ambiental, incluyendo la prevención y control de la contaminación. Sin embargo las leyes nacionales han carecido por lo general de normas que coadyuven a su implementación, ya que se carece de un apoyo institucional adecuado en los ámbitos nacional y local.
- 1.12 **Estrategia del Banco en el sector** La estrategia del Banco es apoyar los esfuerzos de los Gobiernos en el desarrollo de la Estrategia para lograr un crecimiento económico ambientalmente sostenible, mejorando las operaciones portuarias y la seguridad de las mismas. Se trata de reducir riesgos y vulnerabilidades en los puertos mediante el mejoramiento y fortalecimiento de la gestión ambiental y la reducción de riesgos en los cinco puertos.
- 1.13 Esta cooperación técnica contribuye a mejorar la gestión ambiental en la red de cinco puertos por su promoción de un esquema de control de la contaminación originada por las operaciones marítimas, que en el corto plazo ayudara a disminuir los costos de seguros, haciendo más competitivo los puertos del Golfo, asegurando su cumplimiento con las normas internacionales y aumentando el crecimiento económico de la región.
- 1.14 **Estrategia del programa.** La estrategia del programa es mejorar la capacidad de gestión ambiental y reducción de riesgos en los puertos del Golfo de Honduras, atendiendo así una de las principales fuentes de contaminación costera y marina. Este esfuerzo es complementario al Proyecto GEF y es un elemento necesario para lograr la sostenibilidad ambiental de los puertos y por extensión las aguas internacionales del Golfo de Honduras. El proyecto propuesto contribuirá a alcanzar los objetivos de la Iniciativa Mesoamericana para el Desarrollo Sostenible (IMDS) del Plan Puebla Panamá (PPP), la cual busca promover la transversalidad ambiental en sectores productivos, tales como el sector de transporte.

II. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN

- 2.1 El objetivo de la cooperación técnica es mejorar la gestión ambiental en la red regional de cinco puertos dentro del Golfo de Honduras. Las actividades comprendidas en esta cooperación técnica se centran en prevenir riesgos ambientales vinculados con operaciones portuarias rutinarias así como emergencias en los cinco puertos de interés seleccionados: Puerto de la ciudad de Belice y Big Creek (Belice), Puerto Barrios y Puerto Santo Tomas de Castilla (Guatemala) y Puerto Cortes (Honduras).
- 2.2 La cooperación técnica apoyará la contratación de servicios de consultorías para ejecutar las actividades agrupadas en los siguientes tres componentes:
- 2.3 **Componente 1:** Se realizarán **evaluaciones de los riesgos ambientales de las operaciones portuarias** en cada lugar y se identificarán modificaciones concretas para reducir los riesgos de contaminación, considerando las condiciones actuales y futuras de los puertos. Para esto se utilizarán metodologías reconocidas internacionalmente con el fin de:
- a. Identificar y caracterizar los tipos de riesgos ambientales en cada uno de los cinco puertos. Los tipos de riesgos ambientales de carácter operacional incluyen por ejemplo: i) operaciones de dragado; ii) relleno y disposición final de material de dragado; iii) manejo y disposición en puerto de los desechos provenientes de los buques; iv) manejo y disposición de desechos líquidos, oleosos y sólidos en las instalaciones portuarias; v) manejo, transporte y almacenamiento de productos peligrosos. Los riesgos ambientales asociados con emergencias incluyen, por ejemplo: i) accidentes dentro de la zona portuaria; ii) derrames de hidrocarburos y productos químicos que ocurren durante la carga y descarga de los barcos.
 - b. Utilizando información disponible sobre las operaciones portuarias en cada lugar, evaluar la funcionalidad y estado de los planes de contingencias, planes de repuestas por accidentes en operaciones portuarias, los equipos de recepción y tratamiento de desechos, y de ayuda a la navegación a los puertos.
 - c. Utilizando la información disponible, evaluar las condiciones ambientales y sociales alrededor de los puertos, particularmente la cercanía de áreas altamente sensibles.
 - d. Identificar las necesidades de nueva infraestructura, procedimientos y capacidades para prevenir los riesgos ambientales de carácter operacional y de emergencias. Identificar nuevas tecnologías para evitar derrames.
- 2.4 **Componente 2:** Se prepararán **planes de inversión para la gestión ambiental portuaria**. Estos planes determinarán los procedimientos, equipos e instalaciones necesarios para minimizar el impacto ambiental de las operaciones portuarias, incluyendo la disposición de aguas de lastre aceitosas y residuos sólidos (como contribución al PAE a ser desarrollado en el Proyecto GEF), disminución de los riesgos asociados con derrames y mejora de la capacidad de respuesta en casos de emergencias marítimas. Las actividades contempladas en este componente son: i) la identificación de proyectos para el manejo ambiental en los puertos y mecanismos para su ejecución y financiamiento; ii) el

establecimiento de un foro de usuarios portuarios en cada puerto que funcionará en forma coordinada con el foro creado para el programa GEF y que incluirá, entre otros, a las autoridades portuarias, Organización Marítima Internacional (OMI), donantes, COCATRAM, representantes de la industria marítima, empresas de seguro, industria de cruceros, gobiernos locales, sociedad civil y autoridades ambientales, y que se reunirá para discutir las necesidades de inversión ambientales y participará en el proceso de planificación; y (c) la preparación de los planes de inversión y su presentación en talleres.

- 2.5 Componente 3: Se identificará, diseñará y supervisará, en consulta con los foros de usuarios portuarios, **proyectos piloto de demostración relacionados a mejoras ambientales en los puertos**. Este componente incluirá: i) el desarrollo de criterios específicos y pautas para la selección de proyectos piloto durante la fase de ejecución del proyecto; ii) la identificación, diseño y supervisión de tres proyectos piloto para mejorar la gestión ambiental de los puertos, los cuales podrían incluir por ejemplo la entrega de servicios ambientales en los puertos, la identificación de maneras efectivas desde el punto de vista ambiental para disponer de los residuos contaminados del dragado, entre otros; iii) la identificación, diseño y supervisión de proyectos piloto para casos en que existan efectos negativos en áreas sensibles adyacentes a los puertos; iv) llevar a cabo un simposio o taller regional al que se invitará, entre otros, a las autoridades portuarias, Organización Marítima Internacional (OMI), donantes, COCATRAM, representantes de la industria marítima, industria de cruceros, gobiernos locales, sociedad civil y autoridades ambientales, y se presentarán las mejores tecnologías disponibles y las mejores prácticas ambientales abordando las fuentes de contaminación de las operaciones portuarias; los resultados del simposio se difundirán ampliamente; v) la selección de tecnologías y mejores prácticas para la implementación de los proyectos de demostración; vi) el monitoreo e información al BID y COCATRAM sobre el progreso de los proyectos de demostración; vii) la difusión del aprendizaje de los proyectos de demostración.
- 2.6 La ejecución de los proyectos piloto identificados, diseñados y supervisados por esta Cooperación Técnica será financiada con fondos provenientes del Programa GEF y, posiblemente, con recursos privados dado que estos proyectos beneficiarán a los mismos puertos.

III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Resumen cuadro de costos

- 3.1 El presupuesto estimado de la cooperación técnica se detalla en la siguiente tabla:

COSTO ESTIMADO DEL PROYECTO

Estudios y Actividades de la CT	Costos y financiamiento FGCE (EUROS)	Costos y financiamiento local (EUROS)
1. Análisis de la Información Disponible	12.000	
2. Evaluaciones de los riesgos ambientales de las operaciones portuarias	32.000	
3. Elaboración de planes de inversión para la gestión ambiental portuaria	40.000	
4. Identificación, diseño y supervisión de proyectos piloto	48.000	
5. Talleres, publicaciones	49.000	
6. Viajes internacionales, viajes locales y per diems	48.000	
7. Gastos de administración y apoyo logístico		21.541
8. Disseminación	6.100	
9. Imprevistos	12.377	
TOTALES	247.477	21.541

B. Descripción y composición del financiamiento

- 3.2 El costo estimado de las actividades a realizar es de EUROS 269.018, de los cuales el FGCE contribuirá EUROS 247.477 en forma no reembolsable. Los recursos del FGCE se utilizarán para cubrir gastos en servicios de consultoría necesarios para cumplir con los objetivos descritos en este Plan de Operaciones. Los aportes locales vendrán de COCATRAM y serán contribuidos en especie. Éstos se utilizarán principalmente para apoyar las actividades de consulta y viajes locales incluyendo: oficinas, facilidades locales, asignación de personal y apoyo logístico.

IV. AGENCIA EJECUTORA Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

A. Agencia ejecutora

- 4.1 La Comisión Centroamericana para el Transporte Marítimo (COCATRAM) será el Organismo Ejecutor. Por acuerdo con España, el Banco será el encargado de la contratación de los consultores en consulta con el Organismo Ejecutor.
- 4.2 COCATRAM es la institución marítima regional que forma parte de del Sistema de Integración Centroamericano (SICA). Esa institución trabaja con instituciones públicas y privadas de los países miembros brindando asistencia técnica y fortalecimiento de capacidades en áreas vinculadas al transporte internacional incluyendo seguridad, medio ambiente, facilitación, y legislación. COCATRAM le proporcionará al proyecto los antecedentes técnicos en el área de transporte marítimo y operaciones portuarias. Además, posee amplia experiencia regional y relaciones consolidadas con el gobierno y la industria.
- 4.3 COCATRAM, en el marco del programa GEF, establecerá una Unidad Regional de Coordinación del Proyecto (URCP) la cual se ubicará en las instalaciones que la Empresa Nacional Portuaria de Honduras posee en Puerto Cortes. La coordinación de la presente Cooperación Técnica se llevará a cabo por la misma Unidad, y los compromisos serán establecidos mediante una Carta Acuerdo entre el Banco y COCATRAM.

B. Período de ejecución y contrataciones

- 4.4 Los plazos de ejecución y desembolsos de la cooperación técnica serán de 11 meses y 13 meses respectivamente, contados a partir de la fecha de vigencia del Convenio de Cooperación Técnica.
- 4.5 La contratación de los consultores se realizará de acuerdo a la disposición del Gobierno de España para los recursos del Programa de Cooperación Técnica del FGCE. Esta disposición establece que la contratación de consultores la deberá realizar el Banco de acuerdo con los principios de sus políticas de adquisiciones. Del total de los recursos de la Cooperación Técnica el 75% se deberá utilizar para la contratación de consultores españoles y hasta un 25% se podrá utilizar para contratar consultores de los países prestatarios del Banco o de cualquier país miembro del Banco que mantenga con el Banco al menos un fondo fiduciario de consultoría, siempre que éste permita la contratación de consultores españoles.
- 4.6 Para la realización de esta cooperación técnica se requerirán los servicios de una (1) firma consultora con amplia experiencia en administración y manejo ambiental en puertos. Específicamente se requerirá la participación de especialistas en manejo ambiental en puertos, en seguridad portuaria y experto en finanzas.
- 4.7 Los trabajos de consultoría deberán basarse en un proceso de planificación participativa, involucrando las administraciones portuarias, representantes del gobierno, los agentes principales vinculados a operaciones portuarias, las municipalidades, las industrias, y las comunidades, con vistas a consensuar lineamientos y políticas para el control y prevención de la contaminación en el Golfo de Honduras. En seguimiento al proceso de consenso, y teniendo como base un borrador de recomendaciones, la firma consultora desarrollará consultas locales y talleres de validación en los tres países.

C. Desembolsos

- 4.8 La responsabilidad de la ejecución y del procesamiento de desembolsos de la cooperación técnica corresponderá a la Representación en Honduras (COF/CHO) con apoyo de la División de Recursos Naturales y Medio Ambiente de la Región II (RE2/EN2).

V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

- 5.1 **Monitoreo y supervisión.** La ejecución de la presente cooperación técnica será seguida muy de cerca por el equipo de proyecto, con la participación tanto de COCATRAM como de la Unidad Regional Coordinadora de Proyecto (URCP) establecida en el marco del Programa GEF. Los mecanismos de monitoreo y supervisión serán los mismos a utilizar en el marco del Programa GEF.
- 5.2 **Evaluación.** Durante la ejecución de la cooperación técnica los consultores producirán diversos tipos de informes que servirán de base para la supervisión y monitoreo de la cooperación técnica.

VI. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS

- 6.1 Los beneficios de esta cooperación técnica incluyen: i) abordaje de amenazas y sus causas fundamentales con el fin de proteger la biodiversidad marina y costera de importancia mundial y garantizar la sostenibilidad del turismo y las pesquerías; ii) reducción de los daños y amenazas a la seguridad por causa de accidentes marítimos; iii) reducción de costos asociados con el mantenimiento operacional de puertos; iv) mayor colaboración entre los cinco puertos en temas de gestión ambiental, y v) emulación y adopción regional de tecnologías innovadoras para el control y la prevención de la contaminación.
- 6.2 Existe un riesgo que los gobiernos y el sector privado local no muestren suficiente respaldo para la sostenibilidad del programa a largo plazo. Este riesgo está mitigado por el hecho de que esta operación se basa en procesos de diálogo y consulta que se tienen previstos incluir en el programa. Asimismo, las iniciativas a ser analizadas y discutidas son amplias, variadas y enfrentan diversos niveles que van desde lo nacional a lo regional. Se prevé que los procesos de diálogo y consulta que se tienen previstos incluir en el programa mitigarán estos riesgos y problemas potenciales.

VII. FACTIBILIDAD AMBIENTAL

- 7.1 Durante la reunión CESI 40-04, del 15 de octubre del 2004, el Perfil se aprobó tal como se presentó al Comité.
- 7.2 El proyecto contribuirá a revertir la degradación de los ecosistemas costeros y marinos en el Golfo de Honduras, perfeccionando el control y la prevención de la contaminación relacionada con el transporte marítimo y las operaciones en los principales puertos y rutas de navegación, mejorando la seguridad para evitar encallamientos y derrames, y reduciendo la contaminación costera y marina. Dado la naturaleza de las actividades a ser financiadas, no se prevé impactos ambientales o sociales negativos.

VIII. RECOMENDACIÓN

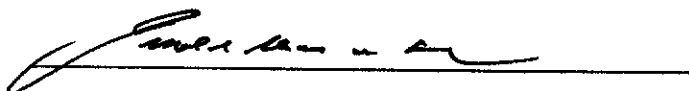
- 8.1 David Noe (RE2/EN2), jefe de equipo de proyecto, recomienda la aprobación de esta cooperación técnica y el uso de recursos del Programa de Cooperación Técnica del Fondo General de Cooperación de España (FGCE) por un total de doscientos cuarenta y siete mil cuatrocientos setenta y siete Euros (EUROS 241.477) para financiar las actividades descritas en el presente documento.

**MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LA RED REGIONAL DE CINCO PUERTOS EN EL
GOLFO DE HONDURAS**

[TC # RS-T1086]

IX. CERTIFICACIÓN

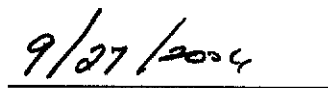
- 5.1 Certifico que la aprobación de esta cooperación técnica por la Comisión FEV fue informada a TEC mediante correo electrónico del 23 de setiembre de 2004 por Selina Rumeu de Lorenzo-Cáceres de la Subdirección de Instituciones Financieras Multilaterales del Ministerio de Economía. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo General de Cooperación de España, FGCE hasta por Euros €247,477 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en Euros. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. Ningún recurso del Fondo estará disponible para cubrir montos superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.



Arnoldo M. da Fonseca

Jefe

Unidad de Coordinación de Cooperación Técnica, RE2/TEC



Fecha

PRESUPUESTO DETALLADO

Estudios y Actividades de la CT	Costos y financiamiento FGCE (EUROS)	Costos y financiamiento local (EUROS)
1. Análisis de la Información Disponible	12.000	
Un mes profesional a EUROS 10.000/mes	10.000	
Un mes profesional a EUROS 2.000/mes	2.000	
2. Evaluaciones de los riesgos ambientales de las operaciones portuarias	32.000	
Dos meses profesional a EUROS 10.000/mes	20.000	
Seis meses profesional a EUROS 2.000/mes	12.000	
3. Elaboración de planes de inversión para la gestión ambiental portuaria	40.000	
Cuatro meses profesional a EUROS 2.000/mes	8.000	
Dos meses profesional a EUROS 4.000/mes	8.000	
Dos meses profesional a EUROS 10.000/mes	24.000	
4. Identificación, diseño y supervisión de proyectos piloto	48.000	
Dos meses profesional a US\$4.000/mes	8.000	
Cuatro meses profesional a US\$10.000/mes	40.000	
5. Talleres, publicaciones	49.000	
10 talleres en Puertos a EUROS 4.000/taller	40.000	
Un simposio Regional	9.000	
6. Viajes internacionales	12.000	
12 pasajes desde Europa, uno vía Washington, D.C. a EUROS 1.000/viaje		
7. Viajes locales		
15 pasajes regionales a EUROS 400/viaje	6.000	
8. 200 días de Per-diem a EUROS a EUROS 150/día	30.000	
9. Gastos de administración y apoyo logístico		21.541
10. Diseminación	6.100	
11. Imprevistos	12.377	
TOTALES	247.477	21.541



GOVERNMENT OF BELIZE
Ministry of National Development

Fax: (501) 822-3673
Tel: (501) 822-2526/822-2527
e-mail: econdev@btb.net
Our Ref.: IA/UN/1/12/XI (14)

P.O. Box 42
Administration Building
Belmopan
Belize, Central America

4 August, 2004

Mr. Alfonso Parra
Representative (in-charge)
Inter-American Development Bank
Belize City

Dear Mr. Parra,

Reference your no-objection letter request to the Ministry of Natural Resources, the Environment and Industry for the Environmental Protection and Maritime Transport Pollution Control in the Gulf of Honduras Project.

Please be informed that the GEF Operational Focal Point is Dr. Carla Barnett, CEO at the Ministry of National Development whose letter of support for the project is attached herewith.

Sincerely,

Carlos Montero
For Chief Executive Officer

Image 24/16

RECEIVED	
Inter - American Development Bank Belize	
Action	<input type="checkbox"/>
File 00626	<input checked="" type="checkbox"/>
Date AUG 04	<input checked="" type="checkbox"/> 2004



GOVERNMENT OF BELIZE
Ministry of National Development

Fax: (501)822-3673
Tel: (501)822-2526/822-2527
e-mail: econdev@btj.net
Our Ref.: IA/UN/1/12/XI (13)

P.O. Box 42
Administration Building
Belmopan
Belize, Central America

3 August, 2004

Mr. Leonard Good
CEO and Chairman
Global Environment Facility
Washington, D.C.
U.S.A.

Dear Sir,

In my capacity as the GEF Operational Focal Point, I hereby endorse the project proposal "Environment Protection and Maritime Transport Pollution Control in the Gulf of Honduras"

The Government of Belize considers this project to be an important and valuable exercise in its ongoing efforts to protect the global environment while working to achieve its national sustainable development goals.

Sincerely,

Carla Barnett PhD CBE
Chief Executive Officer/
GEF Operational Focal Point



Cc. Ms. Patricia Mendoza, CEO, Ministry of Natural Resources, the Environment and Industry



COMISION NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
GUATEMALA, C. A.

DIRECCIÓN

7ª. Avenida 7-09, zona 13
Teléfonos: (502) 4407916/17/47/48
Fax: (502) 4407938
E-mail: conama@rds.org.gt

Of. No.1050-99/AJP/mdch

Guatemala, 25 de Octubre de 1999

Señor
Carlos Barbery
Representante
Banco Interamericano de Desarrollo
Ciudad.

Estimado señor Barbery:

Mediante la presente comunicación, el Gobierno de Guatemala demuestra su apoyo y aval por el propuesto Proyecto para el Control de la Contaminación del Transporte Marítimo de el Golfo de Honduras.

Atentamente,

A. Juárez

Dr.-Ing. Adrián Juárez Pineda
Coordinador Nacional del Medio Ambiente





**Secretaría de Recursos
Naturales y Ambiente**

OFICIO SUB-SEC-288-99

Tegucigalpa, M.D.C.
Diciembre 07, de 1999

Señor
FERNANDO A. COSSIO
Representante del BID
Su Oficina.-

Estimado Señor Cossio:

He leído el borrador del Proyecto Control de Contaminación del Transporte Marítimo en el Golfo de Honduras y considero que tiene los alcances necesarios para brindar mejores condiciones para el Manejo de un Recurso tan preciado como es el Golfo de Honduras.

Quiero recalcar nuestro interés para que el Proyecto en mención se realice como un esfuerzo para mejorar y prevenir a la vez el posible deterioro de las condiciones de un Recurso compartido por varios países pero que representa para nosotros un enorme potencial en nuestros planes de desarrollo.

Sin otro particular me suscribo de usted con las muestras de mi más distinguida consideración y estima.

Atentamente,



[Handwritten signature]
INGENIERO DE ARIAS GUILLEN
Sub-Secretario del Ambiente

cc: Archivo