

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

"NECESIDAD DE ESTABLECER UNA LEY GENERAL QUE PERMITA REGIR Y NORMAR LAS
ACTIVIDADES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN GUATEMALA"

TESIS DE GRADO

RONY YOUSSEF LEON BENITEZ

CARNET 13251-06

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, ENERO DE 2015
CAMPUS CENTRAL

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

"NECESIDAD DE ESTABLECER UNA LEY GENERAL QUE PERMITA REGIR Y NORMAR LAS
ACTIVIDADES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN GUATEMALA"

TESIS DE GRADO

TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

POR
RONY YOUSSEF LEON BENITEZ

PREVIO A CONFERÍRSELE
EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, ENERO DE 2015
CAMPUS CENTRAL

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR

RECTOR: P. EDUARDO VALDES BARRIA, S. J.
VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO
VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: DR. CARLOS RAFAEL CABARRÚS PELLECCER, S. J.
VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS
SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DECANO: DR. ROLANDO ESCOBAR MENALDO
VICEDECANO: MGTR. PABLO GERARDO HURTADO GARCÍA
SECRETARIO: MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN
DIRECTOR DE CARRERA: LIC. ERICK MAURICIO MALDONADO RÍOS
DIRECTOR DE CARRERA: MGTR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA
DIRECTORA DE CARRERA: MGTR. HELENA CAROLINA MACHADO CARBALLO

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

MGTR. JUAN FRANCISCO GOLOM NOVA

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN

LIC. WALTER ANTONIO HERNANDEZ RIOS



Guatemala 3 de septiembre de 2013.

M.A. Enrique Sánchez Usera
Director de Ejes Transversales
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Estimado M.A. Usera:

En mi calidad de asesor de la tesis de grado: **“NECESIDAD DE ESTABLECER UNA LEY GENERAL QUE PERMITA REGIR Y NORMAR LAS ACTIVIDADES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN GUATEMALA”**, del investigador **RONY YOUSEEF LEÓN BENITEZ** quien se identifica con carné universitario **1325106** de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, rindo el presente informe:

1. Conforme el anteproyecto de investigación autorizado al estudiante León Benítez, se procedió a revisar el plan de investigación para cada uno de los capítulos y de manera integral el documento final; de las revisiones que se hicieron a cada apartado, se le requirieron una serie de correcciones para adecuar la misma a los enfoques jurídicos, propios de la materia, los cuales ya fueron cumplidos en su totalidad.
2. El estudiante ha completado el documento de acuerdo al protocolo de investigación de la facultad y en consecuencia el informe de investigación logra ser un trabajo de grado que cumple con los presupuestos metodológicos exigidos al respecto, por lo que:
3. Cumplidos los requisitos metodológicos, como de contenido del trabajo de grado, en mi calidad de Asesor, otorgo **DICTAMEN FAVORABLE** para que al estudiante de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales **RONY YOUSEEF LEÓN BENITEZ** carné **1325106** proceda a solicitar Revisión de Forma y Fondo de su trabajo de grado.

Sin otro particular me suscribo,

Atentamente,

M.A. Juan Francisco Golom Nova
Abogado y Notario



Bizkaia Consultores

*Despacho de Abogados
Consultoría Empresarial
Consultoría Política*

*José Enrique Urrutia Estrada
Julio Martín Vielman Rosales
Walter Antonio Hernández Ríos
José Enrique Urrutia Ipiña*

Guatemala, 14 de Octubre de 2013

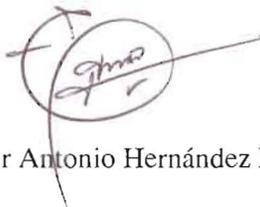
Señores
Miembros del Consejo
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad Rafael Landívar

Respetables Miembros:

En atención al nombramiento que en su oportunidad me fuera discernido, he procedido a revisar el trabajo de Tesis del alumno RONY YOUSSEF LEÓN BENÍTEZ titulado "NECESIDAD DE ESTABLECER UNA LEY GENERAL QUE PERMITA REGIR Y NORMAR LAS ACTIVIDADES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN GUATEMALA".

A juicio de este revisor, dicho trabajo responde a los objetivos de la elaboración de una Tesis de Licenciatura, el alumno ha cumplido con los requisitos que establece el reglamento y atendió las observaciones realizadas, en consecuencia emito el presente DICTAMEN FAVORABLE.

Atentamente,



Lic. Walter Antonio Hernández Ríos



Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado del estudiante RONY YOUSSEF LEON BENITEZ, Carnet 13251-06 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus Central, que consta en el Acta No. 07348-2013 de fecha 14 de octubre de 2013, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

"NECESIDAD DE ESTABLECER UNA LEY GENERAL QUE PERMITA REGIR Y NORMAR LAS ACTIVIDADES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN GUATEMALA"

Previo a conferírsele el grado académico de LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 6 días del mes de enero del año 2015.


MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN, SECRETARIO
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
Universidad Rafael Landívar



El autor es el único responsable por el contenido del presente trabajo

DEDICATORIA

A Dios; por mi vida y la vida de todas las personas que me rodean, a la Santísima Virgen María; por ser la medianera de todas las gracias que recibo día a día, a mis Padres y hermanos; por ser el eje transversal de mi vida y por su apoyo incondicional, a los Heraldos del Evangelio; por ser guías y amigos en la vida espiritual de mi familia y mía.

Resumen Ejecutivo

Desde la historia moderna de la humanidad, transporte marítimo es el medio más popular utilizado en el comercio y en la actualidad es considerado como el medio de transporte más económico y especializado para la exportación de grandes cantidades de productos de toda clasificación, al referirse al transporte marítimo nos referimos a los buques que transportan la carga y a los Puertos en donde llegan las diferentes mercaderías.

Los puertos son las puertas de entrada para el desarrollo de un país, es por eso que como centro de estudio del presente trabajo es abordar de manera general los temas relacionados a los puertos que se encuentran en el territorio Guatemalteco, iniciado con el contexto portuario Nacional, siguiendo con los temas de la estructura portuaria en el cual está incluido la ubicación geográfica, el marco legal de cada puerto, reglamentos tarifarios, régimen jurídico tarifario, naturaleza jurídica de los servicios tarifarios, características físicas de las instalaciones, conectividad, certificaciones y dispositivos de seguridad, proyectos a corto mediano y largo plazo.

Finalmente se desarrolla los temas de análisis jurídicos de las leyes orgánicas de las portuarias, se estableció los servicios y tarifas brindados por las portuarias del país finalizando con los servicios que los puertos le prestan a los buques.

Índice

	Pág.
Introducción.....	i
Listado de abreviaturas.....	v

CAPÍTULO 1 Contexto Portuario Nacional

1.1. Antecedentes históricos de los puertos de Guatemala.....	1
1.1.1. Especificaciones de la Investigación.....	8
1.2. Generales portuarias.....	9
1.2.1. Concepto de puerto.....	9
1.2.2. Transporte marítimo.....	15
1.2.3. Concepto de buque.....	16
1.2.4. Recinto portuario.....	26

CAPÍTULO 2 Estructura Portuaria Nacional

2.1. Puerto de Santo Tomas de Castilla.....	27
2.1.1 Marco Legal.....	29
2.1.2. Ubicación geográfica.....	31
2.1.3. Características físicas de las instalaciones.....	32
2.1.4. Conectividad marítima y terrestre del puerto.....	34
2.1.5. Equipos marítimos de atención a buques.....	35
2.1.6. Certificaciones de seguridad.....	36
2.1.7. Dispositivos de seguridad.....	36
2.2. Terminal Portuaria Puerto Barrios.....	38
2.2.1 Marco Legal.....	40
2.2.2. Ubicación geográfica.....	40
2.2.3. Características físicas de las instalaciones.....	42
2.2.4. Capacidad operativa.....	43
2.2.5. Conectividad marítima y terrestre del puerto.....	44
2.2.6. Equipos marítimos de atención a buques.....	44
2.2.7. Certificaciones de seguridad.....	47
2.3. Terminal Puerto Quetzal.....	47
2.3.1. Marco Legal.....	50

2.3.2. Ubicación geográfica.....	50
2.3.3. Características físicas de las instalaciones.....	50
2.3.4. Conectividad marítima y terrestre del puerto.....	53
2.3.5. Equipos marítimos de atención a buques.....	53
2.3.6. Certificaciones de seguridad.....	55
2.3.7. Manejo de carga.....	57
2.3.8. Proyectos a corto plazo.....	57
2.4. Puerto de San José.....	58
2.4.1. Ubicación geográfica.....	60
2.4.2. Características físicas de las instalaciones.....	61
2.4.3. Conectividad marítima y terrestre del puerto.....	61
2.5. Puerto de Champerico.....	62
2.5.1. Ubicación geográfica.....	63
2.5.2. Características físicas de las instalaciones.....	64
2.5.3. Conectividad marítima y terrestre del puerto.....	65
2.5.4. Proyectos a corto plazo.....	65

CAPÍTULO 3 Sistema de Prestación de Servicios Portuarios

3.1. Comisión Portuaria Nacional.....	66
3.1.1. Concepto.....	66
3.1.2. Función.....	66
3.1.3. Miembros.....	69
3.2. Reglamentos tarifarios.....	70
3.2.1. Presentación de los reglamentos tarifarios.....	71
3.2.2. Régimen jurídico portuario.....	82
3.2.3. Régimen jurídico tarifario.....	83
3.2.4. Estatutos legales de los puertos.....	84
3.2.5. Naturaleza jurídica de los servicios portuarios.....	85
3.2.6. Contrato de adhesión.....	86
3.2.7. Obligaciones y derechos por parte de la portuaria al momento de prestar servicios.....	89

3.2.8. Responsabilidad civil por incumplimiento en la prestación de servicios.....	90
3.2.9. Análisis jurídico de las leyes orgánicas de las portuarias.....	90
3.2.10 Estándares de Calidad de los Puertos Centroamericanos.....	92
3.3. Servicios y tarifas brindados por las portuarias del país.....	96
3.3.1. Servicio de los buques.....	96
3.3.2. Servicio de cargas.....	97
3.3.3. Otros servicios.....	98

CAPÍTULO 4 presentación, análisis y discusión de resultados

4.1. Presentación, análisis y discusión de resultados.....	104
4.2. Conclusiones.....	125
4.3. Recomendaciones.....	128
4.4. Referencias.....	129
4.5. Anexos.....	134

INTRODUCCIÓN

Actualmente, el transporte marítimo es el principal medio utilizado en el comercio internacional en todos los rubros de producción; es considerado el medio más económico y especializado para la exportación de grandes cantidades de productos de toda clasificación, además, permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte y es calificado como el principal medio de intercambio comercial. Este estudio surge ante la inquietud acerca de uno de esos numerosos temas que se encuentran ligados y condicionados por la economía mundial y estudiados por el Derecho Marítimo o de Puertos, siendo este, el del transporte marítimo, que dentro de su ámbito en su concepción más corriente, contiene la temática de los servicios y tarifas que cobran los puertos en el desarrollo de sus actividades propias de carga y descarga de mercancías y mercaderías así como su traslado a nivel nacional como internacional.

Lo anterior por la incidencia del tráfico marítimo que se reporta en el país y ubicación geográfica que hace que Guatemala, se pueda ubicar como puerto enlace entre destinos marítimos, por lo que se establece la interrogante sobre ¿Es posible la creación de una ley que regule y generalice los cobros por servicios portuarios?

Con el propósito de responder la pregunta de la investigación, el objetivo general de la presente investigación de grado es establecer la viabilidad de la creación de un anteproyecto de ley general portuaria, que regule y generalice todos los servicios prestados por las empresas portuarias, para que estas puedan brindar un servicio uniforme y crear una unidad operacional. Lo que lleva al estudio de los antecedentes históricos de los puertos en Guatemala, donde se encontrará la historia a nivel mundial y como inicia el transporte marítimo en Guatemala a través de los puertos; conceptos generales portuarios, aborda los conceptos generales portuarios necesarios para conocer sobre el Derecho Marítimo como puerto, que en estos tiempos abarca su

concepto más que solo las instalaciones portuarias los servicios que presta, así también el concepto de transporte marítimo que es más que sólo trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y así sucesivamente se trataran conceptos que son indispensables para este estudio, información que se encontrará en el capítulo uno Contexto Portuario Nacional; puertos nacionales como de las empresas administradoras de los mismos que se adentra más en el conocimiento de los puertos de nuestra República, iniciando con Puerto Santo Tomás de Castilla, Terminal Portuaria Puerto Barrios, Terminal Puerto Quetzal, Puerto de San José, Puerto de Champerico, de los cuales se anota entre otros sus antecedentes históricos, ubicación geográfica, características de las instalaciones, conectividad marítima y terrestre, servicios que prestan, certificaciones de seguridad, dispositivos de seguridad, proyectos entre otros temas con el objeto de reconocerlos en la actualidad, recopilación documental ubicada en el capítulo dos con denominación Estructura Portuaria Nacional.

Los objetivos específicos son a). Analizar el marco legal de cada uno de los cinco puertos que actualmente cuenta el país b). Analizar y establecer si existe algún proyecto de ley orgánica de las futuras portuarias que están próximas a construirse, las cuales estarán ubicados en el océano atlántico y el pacífico. c). verificar y analizar el régimen tarifario de servicios portuarios de las empresas administradoras de los puertos guatemaltecos. d). verificar la viabilidad de la elaboración de un proyecto de ley en la que se busque la unión de los puertos en la cual el fin es la unificación de los servicios y tarifas prestados por los mismos. Todos ellos fueron atendidos, en el capítulo tres denominado Sistema de Prestación de Servicios Portuarios, se inicia con el subtema de la Comisión Portuaria Nacional que como todo en la administración pública necesita de un ente regulador y se enfoca el estudio de la misma en cuanto a su función y organización, con el fin de buscar el enlace de esta con las administradoras de los puertos, siguiendo con los subtemas de los reglamentos tarifarios, que trata específicamente los reglamentos tarifarios vigentes, presentación de los mismos, el régimen jurídico de los mismos, normas legales con incidencia en los puertos, naturaleza jurídica de los servicios portuarios, contratos de adhesión, las obligaciones y derechos por

parte de la portuaria al momento de prestar servicios portuarios (las averías), responsabilidad civil por incumplimiento en la prestación de servicios análisis jurídico de las leyes orgánicas de las empresas portuarias, Concluyendo con el sub tema de los servicios y tarifas brindados por las portuarias del país., Y en el capítulo cuatro que es la presentación, análisis y discusión de resultados sobre la viabilidad de crear un cuerpo legal que regule y generalice todos los servicios portuarios y las respectivas tarifas en los puertos guatemaltecos, por lo que se inicia con las consideraciones generales y posteriormente con la presentación de los resultados de las encuestas sobre el tema, finalizando con la inferencia que de los resultados se tiene, con el fin de arribar a las respuestas de los objetivos específicos planteados.

La presente investigación es de tipo jurídico descriptiva, ya que lo que busca es cuestionar los reglamentos tarifarios vigentes, con el objeto de crear uno nuevo que rija para todas las terminales portuarias en lo relativo a servicios y tarifas. Los alcances de este estudio abarca la viabilidad de un anteproyecto de reglamento que regule y estandarice las tarifas de los servicios que prestan los puertos, para tal efecto se estudio y analizó los reglamentos existentes y se detallaron los servicios que prestan las administradoras de los puertos. Los límites por lo que se afrontó el presente estudio es la falta de legislación sobre el tema, la poca o nula doctrina nacional sobre el tema de tarifarios y la poca o nula colaboración en la entrega de información por las administradoras de los puertos. El aporte de la investigación es la viabilidad de una propuesta de ley portuaria que unifique las tarifas y servicios, esto contribuirá a mejorar los servicios prestados por las portuarias del país y con esto se volverán puertos más competitivos, lo que términos generales representaría mayores utilidades para la población guatemalteca y una mejor nivel de vida, para las llamadas personas del mar.

Para el presente trabajo de investigación se utilizaron varios sujetos que por su función pública están relacionados con el tema, esto para efectos de objetividad de los resultados. Entre las características de los sujetos se encuentran el dominio del derecho marítimo, el conocimiento de las operaciones portuarias, el conocimiento de cobro de tarifas portuarias. Entre

las unidades de análisis se encuentran: 1) Recopilación de libros, enciclopedias, diccionarios, Tesis, revistas, legislación nacional, documentos electrónicos; 2) Entrevista a técnicos de operaciones portuarias como entrevistas a los gerentes de las portuarias; 3) Se analizó las leyes orgánicas como los reglamentos tarifarios de los mismos que permitieron verificar la viabilidad de crear una norma que regule y estandarice los servicios y tarifas portuarias. Definitivamente el proceso mundial de comunicación a través del transporte marítimo de la carga ha generando a lo largo de la historia grandes expectativas que impulsan el desarrollo de proyectos con elevados estándares de calidad y eficiencia que han contribuido fuertemente al progreso e innovación de este medio de intercambio comercial. La mayor parte del comercio mundial de mercancías se transporta por la vía marítima, y al ser nuestro país un paso por decirlo así de mercancías a otros países y ante la situación económica actual la idea de unificar tarifas y servicios es una propuesta que podría generar una activación de la economía nacional.

La metodología utilizada en la presente monografía es de carácter documental respecto a los servicios y tarifas de los puertos de Guatemala, desde de su creación en las referencias a utilizar en la investigación como en la elaboración de cada uno de los capítulos. Los resultados de las entrevistas de la muestra permitieron confrontar datos entre sí. Todo el contenido coadyuvó a la presentación, discusión de los resultados como para al arribo de las conclusiones y recomendaciones.

Por lo tanto, se presenta este estudio, donde se ha realizado un análisis sobre la viabilidad de crear una ley que regule y rija los servicios y tarifas prestados por los puertos de Guatemala, ante la transformación del comercio marítimo centroamericano, que a la vez ha generado una satisfacción personal ante el esfuerzo que fue la investigación para que el lector pueda abrir la mente ante la posibilidad de una unificación y generalización de servicios y tarifas.

Listado de Abreviaturas

CPN: Comisión Portuaria Nacional

COBIGUA: Compañía Bananera Guatemalteca Independiente

COCATRAM: Comisión Centro Americana de transporte Marítimo

EMPORNAC: Empresa Portuaria Nacional Santa Toma de Castilla

EPNAC: Empresa Portuaria Nacional Champerico

EPQ: Empresa Portuaria Quetzal

KM: Kilometro

KM2: kilometro cuadrado

LOA: Eslora Total

M2: metro cuadrado

MN: Milla Náutica

OTM: Operador de Transporte Multimodal

PPIP: plan de protección de las instalaciones portuarias

RO/RO: roll on- roll off

TEU: unidad equivalente a 20 pies

TM: tonelada Métrica

TPM: tonelada de peso muerto

TRB: tonelada de registro Bruto

TRN: tonelada de registro neto

PBIP: protección de bequest e instalaciones Portuarias

CAPÍTULO 1: CONTEXTO PORTUARIO NACIONAL

En el presente capítulo se abordan los antecedentes históricos de los puertos de Guatemala, donde se encontrará la historia a nivel mundial y como inicia el transporte marítimo en Guatemala a través de los puertos, los conceptos generales portuarios necesarios para conocer sobre el Derecho Marítimo como puerto, que en estos tiempos abarca su concepto más que solo las instalaciones portuarias los servicios que presta, así también el concepto de transporte marítimo.

1.1. Antecedentes Históricos de los Puertos de Guatemala

La función de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, lo cual resulta obvio atendiendo a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos. Sin embargo, en la actualidad, los puertos han sobrepasado esta función y se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido. Sin embargo para llegar a las actividades que realizan es necesario conocer su origen por lo que se investigó y se concluye que la historia de los puertos está íntimamente ligada a la historia de la navegación y del comercio.

Carles Rúa Costa, de quien se toma el esquema de los antecedentes de la actividad portuaria señalando que: *“Seguramente los primeros grandes navegantes del Mediterráneo fueron los cretenses, pero poco ha quedado hoy en día de sus infraestructuras portuarias. Las primeras obras de este tipo de las que se tiene constancia, 2000 años antes de Cristo, se deben a egipcios y fenicios. Así, las primeras referencias arqueológicas correspondientes a un puerto se han hallado junto a la isla de Pharos, en Egipto, famosa especialmente por la torre iluminada que servía de guía a los barcos y que ha dado nombre genérico a estas construcciones puerto que fue construido bajo el reinado del faraón Serunset,*

destruido y sepultado bajo las aguas posteriormente por un terremoto y reconstruido más tarde por Alejandro Magno. También quedan restos de los puertos de las ciudades de Sidón y Tiro que se estiman fueron construidos dos milenios antes de Cristo y el conocimiento de los fenicios en obra marítima se transmitió posteriormente a griegos y romanos. Los griegos fueron grandes constructores de obra portuaria, probablemente el más importante de sus puertos fue el del Pireo, con capacidad para 400 buques en las tres dársenas de que disponía, aunque su red portuaria se extendía por todo el Mediterráneo. El auge de la infraestructura portuaria llega con el imperio romano, durante el cual se construyeron grandes obras marítimas que no pudieron ser igualadas en los 1500 años posteriores y de las que han quedado numerosos restos, algunos de los cuales siguen en uso incluso hoy en día. Ejemplos de estas construcciones son los puertos de Ostia (Roma), Centum Collae (Civitavecchia), Massilia (Marsella), Leptis Magna (Libia),... De esta época han sobrevivido los primeros textos y tratados que versan sobre construcción portuaria, como el de Vitrubio.”¹

Ya en el Neolítico, hace 7 mil años, los ancestros de los chinos eran capaces de llevar a cabo viajes marítimos con sus primitivos medios de flotación –canoas, balsas y unos conocimientos rudimentarios sobre navegación- lo cual muestra que China, junto con las culturas del Mediterráneo, constituye una de las cunas de la cultura marítima global, En el Período de las Primaveras y los Otoños (770-446 a.C.), cuando se conformó la navegación antigua, los chinos ya habían acumulado gran cantidad de conocimientos sobre aspectos de la astronomía, el posicionamiento geográfico o el clima oceánico. Con estos conocimientos y la formación de habilidades necesarias para la navegación, surgió el transporte marítimo y la guerra naval a una escala relativamente amplia.² Esto demuestra lo avanzados que se encontraban estas culturas con relación a la navegación, ya que cada civilización contaban con

¹ Rúa Costa Carles, **Los puertos en el transporte marítimo, Universidad de Cataluña**, Instituto de Organización de Control de Sistemas Industriales, fecha de publicación 2006. Pág. 5

² Historia de la Navegación en la China Imperial, disponible en red: http://spanish.china.org.cn/culture/txt/2009-11/26/content_18957708.htm fecha de consulta 29 de agosto de 2013

grandes infraestructuras portuarias que les permitía tener una relación comercial muy importante, también les permita una movilización rápida ayudándoles en las batallas.

Gracias a la navegación el hombre ha podido desarrollarse, en muchos ámbitos como en la astronomía y la misma navegación, al respecto **Antonio Brunetti**, establece que: *“La navegación se ha desarrollado en edades remotísimas, principalmente sobre los grandes ríos, para hacer frente a las exigencias de la alimentación con el aprovechamiento de los productos de la pesca. Secundada por la experiencia náutica y por la astronomía empírica, se transformó rápidamente en marítima; la nave a remo y a vela, en épocas posteriores, resultó el más poderoso vehículo de cambios y el medio más apto para el estrechamiento de relaciones comerciales. Al igual que en los trueques de tierra, así los de los mares, recibieron el máximo Impulso del factor económico, o sea de la especulación sobre la diferencia entre el Costo de los productos en los mercados de origen y los de los lugares de consumo. En torno a la nave, que constituía el medio para realizar la especulación, se ha venido formando una tupida red de intereses, entre los cuales prevalecían los del cargador”*³

Siguiendo con **Carles Rúa Costa**, establece que *“A lo largo de la Alta Edad Media no se producen grandes avances en la construcción portuaria. De hecho, se trata de un largo periodo recesión en lo que respecta al comercio marítimo y a la navegación en general. A partir de los siglos X y XI comienza a producirse un resurgimiento del comercio en el Mediterráneo encabezado por las nacientes repúblicas italianas (Pisa, Venecia, Génova), los territorios marítimos del sur de Francia y, especialmente, la corona Catalanoaragonesa. En el norte de España, la influencia de la Liga Hanseática, que exigía el monopolio del comercio a sus miembros dificultó el desarrollo de una flota comercial adecuada, por lo que los puertos del Cantábrico se dedicaron principalmente a la pesca. Cabe decir, que*

³ Brunetti, Antonio, *Derecho Marítimo privado italiano*. Barcelona, España. Editorial Bosch. 1950. pág. 79 y 80

durante la época de la navegación a vela, el puerto consistía básicamente en obras de abrigo con amplios canales de entrada que permitiesen la entrada y salida a vela. Estos amplios canales dificultaban las condiciones de abrigo del puerto, con lo que se prefería que los barcos permaneciesen fondeados a atracarlos en muelles (donde por culpa del oleaje podían sufrir daños al golpear con el cantil). Así las operaciones de carga y descarga se realizaban básicamente mediante barcazas.

En 1492, con el descubrimiento del Nuevo Mundo, el foco de la actividad marítima y comercial que hasta ahora se centraba en el Mediterráneo se gira hacia el Atlántico. El interés en establecer un control de la Administración sobre las operaciones comerciales con las Indias y con el fin de proteger los buques de los ataques de piratas y corsarios (para lo cual se estableció la navegación en régimen de flotas) hizo que la Corona otorgase a determinados enclaves portuarios estatutos de privilegio que permitieron su desarrollo. Es el caso de la concesión del monopolio por parte de los Reyes Católicos del comercio con América al puerto de Sevilla, que en 1711 pasaría al de Cádiz. Ello genera la decadencia de los puertos del Mediterráneo. La exclusividad en el tráfico con América dura hasta 1778, año en que el rey Carlos III liberaliza las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo. Durante el reinado de Carlos IV y promovidas por el Marqués de la Ensenada, se dictan las Ordenanzas Generales de la Armada que establecen los principios de una política general de puertos. Este primer intento serio de organizar un sistema portuario se basó en la construcción de tres grandes arsenales en El Ferrol, La Carraca y Cartagena.⁴

Es tanto así el auge que llegó a tener el Derecho Marítimo, que anota **Carles Rúa Costa**, que en España se publica el Real Decreto de 1851, sobre Obras Publicas, establece las bases para la construcción de los puertos, y fija en 13 el número de puertos de interés general. Barcelona, Valencia, Málaga, Palma, Sevilla, Vigo,

⁴ Rúa Costa Carles, *Op.cit.*, Pág.5

Santander y los de refugio de Mahón, Los Alfaques, Cádiz, Bilbao, Rosas y uno en Asturias. En 1880 aparece la primera Ley de Puertos, en la que ya se hace una distinción entre los puertos de interés general (que se clasifican en puertos de primer y segundo orden, manteniendo el número de 13) y puertos de interés local. Así mismo reconoce el dominio público del litoral y la gestión del conjunto del sistema dependiente de la administración central.⁵

Como consecuencia de los descubrimientos de América Central por los españoles, se conocieron los barcos de vela que utilizaron éstos para llegar a las costas americanas. Posteriormente, Guatemala se estableció como la capitanía General de Centroamérica, y era a la vez, el centro del movimiento comercial marítimo en la región. Por lo que según datos de **Yury Judith Sical Diaz** anota que “*los criollos obtuvieron en propiedad unidades navales para transportar los productos a otras zonas (cochinilla, café, etc.) y reexportar mercaderías procedentes de Europa. Estos comerciantes movilizaron sus unidades marítimas para comerciar hacia Perú, Panamá, El Callao y el Caribe (Cuba y Aruba). Iniciando de esta manera, el comercio marítimo en Centroamérica.*”⁶

A principios del siglo XIX **Ralph Waldo Emerson**, escritor y filósofo Norteamericano afirmaba que: “*las naciones más avanzadas son siempre las que más navegan*”⁷ ya que era evidente que los países que tenían zonas costeras contaban con un mayor intercambio comercial con otras naciones y esto a su vez atraía riquezas a sus pobladores, logrando tener un mejor nivel de vida.

⁵ *Ibíd.*, Pág. 6

⁶ Sical Díaz, Yury Judith, *El transporte Marítimo y su Incidencia en el Comercio Marítimo de Centroamérica, antes y durante la Crisis Económica, Comparación periodo 2007-2009*; Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Ciencias Políticas, febrero 2011. Pág. 8

⁷ Waldo Emerson, Ralph, **Society and solitude**. 1870

Según datos de **Carles Rúa Costa**, en cuanto a operativa portuaria, hasta mediados del siglo XIX las operaciones de carga, descarga estiba y desestiba se realizaban manualmente, lo que generaba una importante demanda de mano de obra y requería un reducido volumen de los bultos transportados. A partir de este momento empiezan a usarse con mayor profusión elementos mecánicos en estas operaciones y a principios del siglo XX empiezan a ser habituales las grúas a borde de muelle. Desde el punto de vista constructivo, hasta este momento los únicos materiales utilizados en la infraestructura portuaria son la piedra la madera, no es hasta finales del siglo XIX que se introduce el hierro en la construcción de pilones. Hoy en día los materiales constructivos básicos son la piedra, el hormigón y el acero.⁸

Se podría mencionar que la industria portuaria es culpable de atraer el mayor flujo de comercio Internacional a un estado y todo este comercio atraído por los puertos se organiza y generaliza en torno al mismo.

A su vez anota **Carles Rúa Costa** que desde la Segunda Guerra Mundial ha habido dos aspectos que han influido sustancialmente en la configuración actual de los puertos. El primero de ellos (que tiene lugar especialmente a partir los cierres del canal de Suez en 1956 y en 1967) ha sido la creciente tendencia al gigantismo de los buques y la concentración de operadores con el objetivo de obtener economías de escala. Este hecho además de requerir una adaptación de las infraestructuras (mayores calados, alineaciones más largas, etc.) ha obligado a la modernización de los equipos de manipulación y a la configuración de las explanadas de depósito, pero también ha influido en la organización de la actividad portuaria. En efecto, buques mayores precisan de mayor eficacia y eficiencia en su manipulación y mayor productividad en la carga y descarga, lo que obliga a la mejora de los rendimientos de los medios de transferencia que llevan

⁸ Sical Díaz, Yury Judith, *Op. Cit.* Pág. 8

inevitablemente a una especialización, tanto de buques como de terminales. Así, si hace unas décadas un puerto manejaba cargas en general sin especificar, hoy en día las terminales se especializan en tipos de producto cada vez más concretos: contenedores, gráneles líquidos, gráneles sólidos, carga rodada, madera, fruta y productos frescos,...⁹ Por lo que se infiere que los puertos deben crecer para albergar los nuevos buques y terminales, tanto extensión como en calado, tendiéndose a dedicar una parte de las infraestructuras de los mismos a usos urbanos.

El segundo aspecto importante después de la Segunda Guerra Mundial para el Derecho Marítimo según **Carles Rúa Costa** es que ha sido la invención del contenedor. En 1956, con el transporte de 58 contenedores de Port Newark a Houston a bordo del Ideal X, se pone en funcionamiento el primer transporte marítimo de mercancía contenerizada, dando vida a una idea que Malcolm McLean tuvo 20 años antes.¹⁰

Por lo que dice **Carles Rúa Costa** que *“la aparición del contenedor ha causado una auténtica revolución en el diseño de los puertos cambiando enormemente su aspecto físico. En efecto, el empleo de contenedores, junto con el uso de equipamiento especial para su manipulación hace que los procesos de carga y descarga de un buque sean mucho más rápidos que en el caso de cargas no contenerizadas. Esta rapidez en la operativa hace que no sea necesaria tanta línea de muelle, puesto que el tiempo de estancia de los buques es mucho menor, pero en cambio se precisen grandes explanadas para el depósito de contendores. Comparando los diseños de los puertos antes y después de la aparición del contenedor podemos observar las implicaciones que este ha tenido en la construcción portuaria.”*¹¹

⁹ Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.6

¹⁰ Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.6

¹¹ *Ibíd.*, Pág. 7

En ese orden de ideas para las economías de los países centroamericanos, el transporte marítimo tiene una importancia vital en su actividad económica. La región en su conjunto mantiene un movimiento relativamente intenso de bienes por la vía marítima. Pues el comercio extrarregional como se ha mencionado ya con anterioridad, en su mayoría, corresponde al transporte marítimo. Una de las ventajas con que cuenta Centroamérica es su localización geográfica, ya que se encuentra próxima a los Estados Unidos y Europa Occidental, países con los cuales realiza hasta ahora, la parte principal del comercio exterior. Si bien su situación geográfica en algunos aspectos es ventajosa, ésta disminuye en importancia al considerar que los grandes polos de desarrollo mundial; Europa, Norteamérica y Japón; se encuentran entre sí geopolíticamente bien situados y unidos por corrientes bien establecidas de tráfico y hacia donde polarizan todas las líneas de comunicación y transporte de las otras regiones del mundo.

Debe resaltarse que el comercio extrarregional de Centroamérica está obligado a movilizarse por vía marítima. Puede decirse entonces, que los países centroamericanos, en asuntos de comercio exterior dependen casi totalmente del comercio marítimo.

1.1.1 Especificación de la Investigación

La crisis económica, iniciada seriamente en el año dos mil ocho, tuvo fuertes repercusiones en diversas actividades de todo tipo y especie. En esta investigación se realiza un análisis acerca de uno de esos numerosos rubros que se encuentran ligados y condicionados por la economía mundial, siendo este, el del transporte marítimo. Se ha previsto entonces, realizar un análisis descriptivo de la incidencia del transporte marítimo sobre el comercio marítimo guatemalteco y la posibilidad de regular y sistematizar las tarifas portuarias por servicios

prestados, con el afán de reactivar desde los servicios portuarios la economía nacional.

Considerando que el transporte marítimo se ha mantenido como el principal eslabón de la cadena comercial a lo largo de la historia, trasladando el mayor porcentaje del comercio mundial por volumen y obteniendo una fuerte demanda de servicios de transporte, acorde al crecimiento de la economía y el comercio global, el valor de esta investigación radica en repercusiones que podría darse al poder contar con servicios eficientes en los puertos, con tarifas unificadas y realistas.

El crecimiento del comercio tiene impacto sobre todos los modos de transporte, al igual que sucede cuando se enfrenta una crisis comercial o una depreciación en la economía mundial, entonces, siendo de esta manera, ¿cómo inciden las tarifas portuarias por servicios en el comercio centroamericano? La manera como se han contraído los servicios de transporte marítimo ha recaído en la reducción del flujo de comercio internacional en varias partes del mundo, causando a la vez un impacto que ha ido relativo al desarrollo de la crisis en diversos sectores, por lo que es necesario que antes que afecten en Guatemala, llamar a la unidad con el objeto de obtener más comercio marítimo a través de tarifas cómodas, competitivas y óptimos servicios. Por ende, el objetivo principal en este estudio es: Analizar la viabilidad de la creación de una norma legal que regule y generalice los servicios prestados por las portuarias y la unificación de las tarifas por los servicios prestados.

1.2. Generales Portuarias

1.2.1. Concepto de puerto

Para **Raúl Cervantes Ahumada**, externa que Puerto “*es para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de las costas que formen parte integrante del sistema portuario, se considera parte de esta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se*

*consideran instalaciones portuarias permanentes.*¹² Así mismo dice **Raúl Cervantes Ahumada** que puerto marítimo son “*Los puertos marítimos son lugares habilitados por el ejecutivo federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que a ellos zarpen, son la puerta de entrada a tierra firme.*”¹³

El **Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española** define puerto como “*el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.*”¹⁴. Así mismo, **Carles Rúa Costa** anota que la Unión Europea define un puerto como “*una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros*”. Y continúa su especificación Carles Rúa Costa así: esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles,...) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados,...) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas...). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas,...).... Tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas, como es el caso

¹² Cervantes Ahumada Raúl, *Derecho marítimo*, México, editorial herrero, S.A 1977, pág. 362

¹³ *Loc. cit.*

¹⁴ Diccionario en línea de la Real Academia Española 22ª. Edición disponible en red: <http://lema.rae.es/drae/?val=puerto> fecha de consulta; 7 de agosto de 2013.

de Londres o de Montreal ubicadas al resguardo de los ríos Támesis y Sr. Lawrence.¹⁵

En el caso de Guatemala se observa que puerto Santo Tomás de Castilla tiene el resguardo del río Sarstún y Dulce, que fueron usados como vías navegables para el traslado de mercancías a dicho puerto, por lo que se asemeja a lo descrito por Carles Rúa Costa.

Hoy en día, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte), y en este sentido Carles Rúa Costa, anota que además son actividades de un puerto, la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad, bosques...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades.¹⁶

La definición que da la **UNCTAD** (United Nations Conference on Trade and Development) citado en el libro de Carles Rúa Costa muestra claramente este carácter multifuncional: Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para

¹⁵ Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.1

¹⁶ *Loc. cit.*

funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. La actividad portuaria contribuye a la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional. Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, promueven determinados tráficos, generan ingresos para las arcas del estado (tasas portuarias), crean empleo, etc.¹⁷

Para dar una idea de la importancia de los puertos en la actual economía podemos citar en el libro de **Carles Rúa Costa**, que según datos de la ESPO (European Sea Ports Organisation) en Europa trabajan de forma directa en servicios y operaciones portuarias más de 350.000 personas y, considerando los puestos de trabajo indirectos que genera el sector, proporciona unos 2.500.000 empleos. En los puertos europeos hacen escala anualmente 2.000.000 de buques que manipulan 3.500 millones de toneladas de mercancías y transportan a 350 millones de pasajeros. Es importante destacar el carácter multiproductivo de la actividad portuaria, en la que se desarrollan múltiples servicios en los cuales intervienen numerosos agentes y organismos diferentes: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, amarradores, aduanas, astilleros y talleres de reparación naval, aseguradoras, transitarios, cargadores, provisionistas, brokers, depósitos comerciales, etc.¹⁸

Siguiendo este orden de ideas se podría establecer que la industria marítima es de suma importancia para el desarrollo de los países teniendo en cuenta que *“la industria del crucero ha experimentado un creciente proceso de popularización a nivel mundial, alcanzando un nivel de enorme significación en la economía global, con cada vez más cruceros y embarcaciones recreativas partiendo de los más*

¹⁷ *Ibíd.*, Pág. 8

¹⁸ Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.2

variados puertos alrededor del mundo. Alrededor de 50.000 buques mercantes, registrados en más de 150 naciones y servidos por más de un millón de profesionales marítimos de casi todas las nacionalidades”¹⁹

La tendencia, entonces, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interfase entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y en convertirse en verdaderos centros de valor añadido, de tal manera que actúan no como un mero eslabón más de la cadena del transporte sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia, en los se realizan actividades industriales, turísticas, de negocios, etc. que van mucho más allá del simple intercambio modal, y aquí es donde este trabajo de investigación surgió pues al tener como objetivo principal verificar la viabilidad de la creación de una ley que regule tanto los servicios como las tarifas, da la oportunidad de las administradoras de los puertos se conviertan con un mínimo de inversión en centros logísticos que den una mayor rentabilidad, crecimiento local y se apunten a ser puertos calificados como modernos, lo que coadyuvará a ser preferidos a otros de la región.

Esto hace que, como apunta **Carles Rúa Costa**, que además de los mayores centros de intercambio modal que existen, los puertos sean puntos estratégicos en el actual sistema de producción, transporte y comercio mundial. En efecto, hay que tener en cuenta que los puertos son puertas de entrada y salida del transporte marítimo y este tipo de transporte es el que maneja un mayor volumen de mercancía; así, en los puertos se generan grandes concentraciones de carga que facilitan el logro de economías de escala en el conjunto de actividades logísticas. En cuanto a su participación en el ámbito productivo, hay que remarcar que en muchos puertos o en su proximidad, por la facilidad de acceso que estos tienen a

¹⁹ Wind rose network sector marítimo disponible en red: <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo.html> fecha de consulta: 12 de agosto de 2013

las materias primas, se han ubicado a lo largo de los tiempos industrias básicas y estratégicas (refinerías, plantas regasificadoras, acerías,...) El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par que el comercio mundial, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes, etc.,²⁰ como se anota por este autor se debe de ir orientando a nuestra política económica a realizar una reingeniería en los servicios y tarifas que hoy en día se realizan y cobran en las portuarias de Guatemala.

“Paralelamente al extraordinario incremento de las actividades tradicionales relacionadas con el mar, el sector marítimo ha experimentado una significativa expansión cuantitativa y cualitativa con la aparición y desarrollo de dos nuevos polos de crecimiento industrial: la industria marítima de exploración y producción de petróleo, y el sector del crucero.”²¹

La competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, es en si la competencia de hoy en día del tráfico que demanda el Derecho Marítimo, por poner un ejemplo **Carles Rúa Costa** dice de esta especialización en la actualidad el puerto de Barcelona dispone de cuatro terminales de contenedores y multipropósito para el tráfico internacional, tres terminales de cabotaje, dos terminales para automóviles, una de fruta, una de café y cacao, una para metales no férricos, una frigorífica, nueve de líquidos a granel, seis de sólidos a granel y siete terminales exclusivas para el tráfico de cruceros²². A son de comentario de la información antes anotada cabe mencionar que Puerto Santo Tomás de Castilla, cuenta con un estudio para ampliar tanto sus muelles de operaciones

²⁰ Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.2

²¹ Wind rose network sector maritimo *Op.cit.*

²² Rúa Costa Carles *Op.cit.*, Pág.3

portuarias como la construcción de un área propia para los turistas, desde hace ya casi cuatro años, con el fin de apuntar a la especialización que hoy en día buscan los puertos modernos.

Esta especialización apunta **Carles Rúa Costa**, ha llevado a los operadores internacionales de terminales a extender su actividad por todo el mundo. Así, por mostrar un par de ejemplos, Hutchinson Port Holdings (HPH), compañía original de Hong Kong, ha expandido sus operaciones a más de 28 puertos de varios continentes, mientras que PSA Corporation of Singapore opera terminales en 10 puertos diferentes.²³

1.2.2. Transporte marítimo

Teniendo en cuenta que el planeta está cubierto de agua en sus dos terceras partes, el hombre buscó la manera de viajar sobre el agua, con el fin de unir diversas partes del mismo durante siglos y no ha podido ser superado al cien por ciento por el transporte aéreo comercial. El transporte marítimo es según el **Diccionario de la Real Academia Española** “*la acción de trasladar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas o líquidas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque o barco con un fin lucrativo*”²⁴; es el transporte más utilizado en el mundo pues soporta el mayor movimiento de mercancías tanto en contenedor como a granel secos o líquidos.

Para el Reglamento del **Código Aduanero Uniforme Centroamericano**, “*el transporte marítimo es una unidad de transporte, que se utilice para el ingreso, tránsito, traslado, transbordo o salida de mercancías, hacia, desde o a través del*

²³ *Ibíd.* , Pág.3

²⁴ Diccionario en línea de la Real Academia Española 22ª. Edición disponible en red: <http://lema.rae.es/drae/?val=transporte%20maritimo>, fecha de consulta 7 de agosto de 2013.

territorio aduanero, tales como: contenedores, camiones, tracto camiones, furgones, plataformas, naves aéreas o marítimas, vagones de ferrocarril y otros medios de transporte similares.”²⁵

Para **Pablo Dorta González**, refiere al transporte marítimo como “*Es el medio de transporte más utilizado en el comercio internacional debido a su menor coste y mayor capacidad de carga. Este tipo de transporte tiene dos grandes especializaciones: el transporte de "carga fraccionada", que normalmente lo realizan los buques de línea regular, y el de "carga masiva", que se realiza entre dos puntos de poco tráfico marítimo, generalmente en los llamados “buques tramp”*”²⁶. Así pues sigue especificando **Pablo Dorta González** que en cualquier caso, el flete se fija en función del peso o el volumen de la mercancía, el que resulte superior, por ejemplo, una mercancía voluminosa y ligera pagará por volumen. Una vez hecha la reserva, la empresa transportista envía una nota de embarque en la que se indica que Transporte y Logística Internacional se ocupará de recoger la mercancía una vez que ésta llegue al puerto de destino, quién pagará los costes de descarga y si la mercancía debe depositarse en los almacenes del puerto de destino. Los operadores que intervienen son:

- a) Armador (Shipowner): es el propietario del buque. Puede suscribir contratos de fletamento con el porteador.
- b) Porteador: es el transportista propiamente dicho, que puede ser también el propio armador.
- c) Consignatario: es el agente del armador o porteador que realiza la gestión comercial del transporte en cada puerto.
- d) Cargador (Shipper): es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo.

²⁵ Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, art. 4 y 99.

²⁶ Dorta González Pablo, Resumen de Transporte y Logística Internacional, Universidad de las Palmas de la Gran Canaria. Fecha de publicación 2013. Pág.31

e) Estibador: es el empleado de la empresa autorizada para realizar las operaciones portuarias.²⁷

1.2.3. Concepto de buque

Según **González-Lebrero**, citado por Fontestad Portales, Leticia “*buque es Cualquier ingenio flotante, construido según normas técnicos navales apto para navegar y destinado para la navegación*”²⁸ en la actualidad existen una gran variedad por ejemplo; buques de pesca, cargueros, graneleros portacontenedores.

Según el **Diccionario de la Real Academia Española** viene del francés “buc”, que significa casco, y es “*Barco con cubierta o cubiertas que por su tonelaje es apto para actividades marítimas importantes.*”²⁹ Así mismo establece que el buque de mercancías es “*El que se emplea en la conducción de mercancías, aunque a veces transporta además pasajeros.*”³⁰

En este orden de ideas en los libros de maniobra se describe a un buque como un flotador destinado a navegar por el agua, esta sencilla definición encierra una interminable lista de barcos destinadas a distintos usos y necesidades. De lo anterior en la **Enciclopedia Libre** establece que el “*buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones*

²⁷ Loc.cit

²⁸ Fontestad portales, Leticia, *el transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Universidad de Málaga, Facultad de Derecho. Disponible en red: <http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/2533/16698836.pdf?sequence=1> fecha de consulta 9 de agosto de 2013.

²⁹ Diccionario en línea de la Real Academia Española 22ª. Edición disponible en red: <http://lema.rae.es/drae/?val=buque>, fecha de consulta 7 de agosto de 2013.

³⁰ Loc. cit.

marítimas de importancia".³¹ Para aclarar este concepto, se puede decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque. Además, debe reunir las siguientes condiciones:

- a) Flotabilidad,
- b) Solidez o resistencia,
- c) Estanqueidad,
- d) Estabilidad, y
- f) Navegabilidad (velocidad y evolución).

De acuerdo con diversas reglamentaciones técnicas, la diferencia respecto del término "embarcación", es que una embarcación es toda aquella unidad de tamaño inferior a 24 metros de eslora. A pesar de ello, las traducciones oficiales al castellano del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) definen al buque como *"toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua."*³²

Dado lo especial de los buques la historia establece que en la mayor parte de los países con tradición marina los buques son bautizados en el momento de la botadura con nombres individuales, además los buques modernos pueden pertenecer a una clase de buques, esencialmente un mismo modelo de construcción, y que se suele denominar con el nombre del primer buque de la clase. De esta cuenta se dice que existen buques de guerra (el construido y armado para usos militares), mercantes (el construido para transportar personas y mercancías), porta contenedores (construido para transportar contenedores) y de

³¹ Enciclopedia Libre, fecha de consulta 7 de agosto de 2013.

³² Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), fecha de consulta 7 de agosto de 2013.

carga general, y de esa cuenta observa en nuestro país que tanto los buques como remolcadores llevan en sus laterales los nombres con los que fueron bautizados como es el caso del remolcador Orgullo de Izabal, de Puerto Santo Tomás de Castilla.

Merece atención especial el buque porta contenedores ya que estos son los encargados de transportar carga en contenedores estandarizados; se utilizan para transportar todo tipo de mercancías por todo el mundo. Los contenedores son los que se pueden ver habitualmente en los puertos, apilados en predios, zonas fiscales, etcétera.

Los buques portacontenedores suelen estar equipados únicamente con motores diesel y una tripulación que puede variar de 20 a 40 personas. El alojamiento de la tripulación y el puente de mando están situados en unos emplazamientos que forman la «torre», ubicada normalmente en la popa del buque (en algunos casos algo más avanzada) por encima de la sala de máquinas.

Los primeros portacontenedores fueron construidos modificando petroleros, que a su vez surgieron de la transformación de buques clase Liberty surplus de la Segunda Guerra Mundial. Hoy, sin embargo, estos buques son una clase propia y forman parte de los barcos más grandes del mundo, aparte de los superpetroleros. Es por esto que la capacidad de los buques porta contenedores va desde un TEU a veintidós TEU (cantidad de contenedores que puede llevar). Dato importante para comprender la capacidad de un porta contenedores:

a) es que en la tabla TEU es el número de contenedores que puede llevar y BRT (Brutto register tonnage) es el arqueo bruto.

b) El tonelaje de estos buques por lo general se indica como capacidad de carga de TEU, con excepción de la Compañía Naviera Maersk que comunica los datos en otra forma, calculada en «Número de contenedores llenos con un peso promedio de 14 toneladas cada uno» obteniendo un resultado no perfectamente alineado con los de otras empresas.

c) Las informaciones sobre la capacidad de los buques portacontenedores son proporcionados directamente por las compañías marítimas que podrían tener intereses comerciales en cambiarlos.

En promedio, el poder de potencia de los motores de los grandes buques portacontenedores varía entre 1 y 2 HP por tonelada. La velocidad entre 20 y 25 nudos (30-40 kmh). Los más grandes de estos buques son de categoría Post-Panamax, es decir, no son capaces de cruzar el Canal de Panamá debido a la excesiva eslora (más de 300 m).

Para el **Diccionario Náutico** reconocido a nivel mundial reconoce la siguiente clasificación de buques:

1. Buque combinado “obo”: que es la embarcación construida para transportar a 2.granel indistintamente granos, minerales o petróleo.
3. Buque de carga general: es toda embarcación destinada al transporte de mercancías en general.
4. Buque de pasaje: embarcación diseñada para transportar más de doce pasajeros.
5. Buque faro: embarcación en la que va instalada una torre que hace de farro.
6. Buque frigorífico: embarcación especializada para el transporte de productos perecederos que requieren de refrigeración.

7. Buques para carga a granel o granelero: embarcación de construcción especial para transportar grandes volúmenes de cargas sueltas, tales como granos y minerales.
8. Buques para cargas rodantes: embarcación diseñada y construida con rampas de acero, particularmente adecuadas para cargas y descargar y /o transportar unidades de arrastre o cualquier tipo de vehículo.
9. Buque pesquero: embarcación utilizada para la captura de especies marinas.
10. Buque portacontenedores: embarcación especialmente diseñada para transportar cargas en cajas de acero de dimensiones y tipos acordados internacionalmente, denominadas internacionalmente. Y
11. Buque tanque: embarcación de carga construida para el transporte a granel de cargamentos líquidos como petróleo crudo y sus derivados, gas natural licuado, y gas de petróleo licuado, aceites de cualquier tipo, productos químicos etcétera.

De la anterior clasificación se observa que todos los buques aquí mencionados son de índole mercantil y siendo la intención tener un conocimiento general de los buques se ha investigado las partes en que se conforman las cuales según el **Diccionario Náutico** son:

1. Proa: Es la parte delantera del buque. Se denomina también proa al tercio anterior del buque. Según la forma estructural de esta parte delantera del buque la forma puede ser: recta, lanzada, de violín o de clíper, de Maier o de cuchara, rompehielos, de bulbo, de cablero, etc.
2. Proa recta, casi universal en la época pasada;
3. Proa lanzada, es frecuente en los barcos de pesca, incluso se usa una combinación de proa recta en la obra viva y lanzada en la obra muerta.
4. Proa Trawler, se usa en pesqueros de altura.
5. Proa de violín, llamada también de yate y clíper.

6. Proa de bulbo, se llama así por el bulbo que lleva en la proa, presenta una reducida resistencia a la marcha en buques de gran tonelaje.

7. Proa maier o de cuchara, es una clase de proa lanzada, con formas en V muy abiertas, que presentan buenas características marineras, aunque con mal tiempo atenúa poco el movimiento de cabeceo, y disminuye la capacidad de carga en el tercio de la proa. Los tipos de proas más usados en la construcción de buques de pesca.

8. Popa: Parte trasera de una nave. Extremo opuesto a la proa; final de la estructura del casco que cierra al buque por su extremidad posterior. Por extensión se llama también popa al tercio posterior del buque.

Al igual que la proa y a fin de evitar los remolinos y pérdida de energía, esta parte del buque es también afinada. Según su forma se le denomina popa llana, redonda, tajada, lanzada, ancha, de cucharro, de culo de mona, caída y levantada.

Sin embargo, los tipos más generalizados son la popa de crucero y la de espejo o estampa. Popas de pesqueros más comunes, según el **Diccionario Náutico**:

1. Babor: Mirando hacia proa, todas las partes del buque situadas a la izquierda se dicen a babor.

2. Estribor: Mirando hacia proa, todas las partes del buque situadas a la derecha se dicen a estribor.

3. Aletas: Partes curvas posteriores del buque que convergen hacia la popa. Hay dos aletas: aleta de estribor y aleta de babor. Al igual que las amuras indican dirección. Ejemplos: tal barco está por la aleta de Er o de Br; el viento viene por la aleta de Er o de Br, etc.

4. Casco: Es el cuerpo del buque en rosca, sin contar su arboladura. El casco puede ser de madera, hierro, acero, goma, hormigón, poliéster, aluminio. Su forma varía según la utilización del buque, de fondo plano, redondo, quebrado, en V...

5. Obra Viva: Superficie mojada. Es la parte del casco que está sumergida, de forma permanente, y con la máxima carga admisible.

6. Obra muerta: Es la parte del casco que está fuera del agua, de forma permanente, cuando el barco está a plena carga. Se considera para esta distinción solamente el casco del buque, puesto que todo lo que se construye a partir de la cubierta principal se llama superestructura.

7. Eslora: Es la medida de un buque tomada a su largo, desde la proa hasta la popa. También la podemos definir como la distancia entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía medida paralelamente a la línea de agua.

De estos planos, uno pasa por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación, incluidas todas las partes estructurales e integrales, como son proas o popas de cualquier material. Así mismo siguiendo con el **Diccionario Náutico** se conocen tres clases de eslora las cuales son:

1. Eslora entre perpendiculares: la distancia entre las perpendiculares trazadas tangenteando a proa y popa a la superficie de flotación de máxima carga.

2. Eslora de flotación: es la longitud de una superficie de flotación determinada.

3. Eslora de arqueo: longitud del buque que sirve para determinar el arqueo de un buque.

4. Manga: Es la anchura del buque, y se consideran las siguientes:

4.1. Manga máxima: Máxima anchura del casco medida en la cara exterior del forro, también se puede considerar como la anchura medida en la cuaderna maestra. Según donde se mida, la manga puede ser:

4.2. Manga máxima en la flotación: Es la mayor anchura medida en la superficie de flotación correspondiente.

4.3. Manga en el medio: La tomada sobre la cuaderna media.

4.4. Manga de arqueo: La empleada para arquear el buque.

5. Puntal: Es la altura del buque. Más técnicamente digamos que es la máxima dimensión vertical medida en el centro del buque (la mitad de la eslora), desde la parte superior de la línea de cubierta, hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.

Corresponde a la distancia vertical medida en la cuaderna del medio, entre la cara superior de la quilla y la línea recta del bao de la cubierta principal. De acuerdo con la medición puede ser: puntal de bodega, de construcción, de arqueo y de trazado.

1. Quilla: Columna vertebral del esqueleto del buque. Es la pieza central e inferior de un buque que va de proa a popa y sirve de base y afianzamiento a las cuadernas (costillas del esqueleto) al cuerpo del buque. Para reforzar a este elemento longitudinal, tan importante, se le superpone otra pieza robusta llamada sobrequilla.

Así mismo otras acepciones utilizadas en arquitectura naval son las quillas de balance, piezas longitudinales que los barcos llevan adosadas en los pantoques con una inclinación de unos 45° , para aminorar los balances. Falsa quilla o zapata, es una pieza de madera dura que se une a la quilla por su cara exterior, en los buques de madera, para protección de esta en caso de varada.

1. Borda: Canto superior del costado de un buque; es la parte del costado comprendida entre la cubierta y la regala.

2. Mamparos: Son los tabiques de un barco. Casi todos los buques tienen a proa un mamparo (as) de colisión, cuyo objeto es evitar la inundación del buque por causa de un abordaje.

Según el **Diccionario Náutico** Pueden ser longitudinales y transversales; tienen por objeto formar la compartimentación del buque dándole mayor solidez. Hay mamparos (as) estancos que evitan la inundación y hundimiento del barco; otros son cortafuego,

1. Bodega: Espacio interior de los buques mercantes destinado al almacenaje de las mercancías consignadas a bordo para su transporte. Las bodegas están

separadas entre sí por mamparos (as) que compartimentan la nave en espacios estancos que evitan la inundación de toda la nave en caso de vías de agua.

2. Cubiertas: Son los pisos o suelos del buque. Cierran el casco por su parte superior. Están construidas de forma que disponen de cierta curvatura hacia los costados, para facilitar el desalojo de las aguas que puedan embarcar. Se unen a los baos. Pueden ser de planchas de madera o metálicas. La que va continuada de proa a popa es la primera o principal.

2.1. Cubiertas principales: Es la plataforma más alta, corre sin interrupciones de proa a popa y se encuentra en contacto con el exterior. Junto con el forro del casco forman la envuelta estanca del buque.

3. Escotillas: Cada una de las aberturas que hay en las distintas cubiertas de un buque.

4. Timón: Pieza metálica o de madera, plana, colocada en popa en sentido vertical, debidamente articulada para permitirle girar y que sirve para gobernar el buque.

Pueden ser: ordinarios, cuando toda la pala está a popa del eje de giro, y, compensados, cuando la pala está a ambas partes del eje de giro. Si participa de ordinario y compensado se llama semi compensado.

1. Propela: Hélice que se utiliza para la propulsión de una embarcación.

2. Puente de Mando: El puente de mando de un barco es un área o el espacio donde los controles de navegación de barco y otro equipo esencial relacionados para enviar las operaciones se alberga y son operadas.

El puente es especialmente útil cuando el barco deberá ser traído contra una dársena como extenderá generalmente fuera lejos suficiente para que el lado entero del barco se pueda ver.

Cuando un barco está en camino, el capitán del barco o un oficial mayor están en el puente de mando, para mantener siempre la orden y el control.

1. Arboladura: El conjunto de palos, vergas y masteleros de un buque. Bodegas: Denominación que reciben los espacios del barco destinados a la carga.

2.Bulbo: Dícese de la sección redondeada de la parte inferior del tajamar, en la forma de gota de agua; su finalidad es reducir la fricción del agua sobre la carena, se gana en velocidad a iguales condiciones en potencia.

1.Pluma: Aparato que se usa para izar y arriar cargas y está formado por un palo o percha y varios aparejos.

2.Entrepunte: Espacio entre dos cubiertas; generalmente se da este nombre al departamento donde vive la tripulación de un buque.³³

1.2.4. Recinto portuario

Para **Manuel Quiroga Suito**, la Ley Portuaria del Perú se conoce como el *“espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias. Básicamente es un espacio que se inicia en las instalaciones portuarias y que termina en las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática”*.³⁴ En otros términos, un recinto portuario comienza en la frontera entre el terminal portuario y la calle, extendiéndose hasta el rompeolas o la demarcación del área operativa acuática.

De lo anterior se infiere que son todos los muelles, atracaderos, superficies de terrenos, anexos, depósitos, almacenes, edificios de cualquier naturaleza erigidos

³³ Diccionario Náutico, disponible en red: <http://www.diccionario-nautico.com.ar/fecha> de consulta 9 de agosto de 2013.

³⁴ Quiroga Suito, Manuel, Presentación del “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”, Autoridad Portuaria Nacional del Perú. Pág. 6

en ellos, así como las explanadas, los patrios de depósitos, las calles y calzadas interiores, las instalaciones aéreas y subterráneas de energía eléctrica y alumbrado; las instalaciones de alcantarillado y las vergas o muros que delimiten tales recintos, como calzadas u otros bienes de uso público o de propiedad privada.

En la actualidad los puertos no son simples lugares en donde se carga y descarga mercadería, por lo contrario, son centros logísticos, que tienen funciones muy diversas.

CAPÍTULO 2: ESTRUCTURA PORTUARIA NACIONAL

El presente capítulo se adentra en el conocimiento de los puertos de la República de Guatemala, iniciando con Puerto Santo Tomás de Castilla, Terminal Portuaria Puerto Barrios, Terminal Puerto Quetzal, Puerto de San José, Puerto de Champerico, de los cuales se anota entre otros sus antecedentes históricos, ubicación geográfica, marco legal, características de las instalaciones, conectividad marítima y terrestre, servicios que prestan, certificaciones de seguridad, dispositivos de seguridad, proyectos entre otros temas con el objeto de reconocerlos en la actualidad.

2.1. Puerto de Santo Tomas de Castilla

Santo Tomás de Castilla es el Puerto Marítimo más importante del litoral del atlántico, donde transita la mayor cantidad de carga de las importaciones y exportaciones del país, lo cual lo convierte en el mayor generador económico al manejar el 85% de la carga marítima de Guatemala. Esto dado que la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios esta concesionada en la actualidad, por lo que se dice que es el único puerto del Atlántico del país.

Sin embargo para conocer un poco de este puerto se cita la historia escrita recopilada, en la bodas de oro por **Ramiro Herrera Paíz**, En 1534 por orden de Carlos V de España principió a estudiarse el potencial de la costa atlántica de Guatemala. El Adelantado Don Pedro de Alvarado fundó el Puerto de Veracruz que servía de comunicación con España y para protegerse militarmente de los piratas. El 3 de junio de 1549 se fundó el Puerto del Golfo Dulce que se comunicaba con el interior del país por el Río Dulce, Lago de Izabal, Río Polochic y el Motagua. El 7 marzo de 1604, día de Santo Tomás de Aquino, don Francisco Navarro (gran navegante y constructor de puertos, concedor de las costas de Yucatán y Honduras) y el Alcalde Mayor de Guatemala Don Esteban de Alvarado descubren la Bahía de Amatique. Este era un lugar ideal para la construcción de un Puerto al que dan el nombre de Santo Tomás en recuerdo del santo del día y de Castilla en honor al Doctor Alonso Criado de Castilla, Gobernador y Presidente de la Real Audiencia y organizador de la misión.³⁵

ya entrando al siglo XIX, para la época de la revolución en Guatemala, y quedando restos de antiguo puerto relacionado anotan las autoridades de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla en su página web, que su inicio fue en el año 1946, durante el gobierno del Dr. Juan José Arévalo, luego de la expedición presidencial realizada a Puerto Barrios, surgió la iniciativa de crear el Puerto de Santo Tomás de Castilla en vista de las condiciones que prevalecían en dicho Puerto, por lo que se pensó seriamente en su traslado a Santo Tomás. En el gobierno del Coronel Jacobo Arbenz Guzmán, quien tuvo el deseo de darle un nuevo impulso a la economía nacional, al establecer la construcción de la ciudad-Puerto en la bahía de Santo Tomás, en el departamento de Izabal, declaró el proyecto de utilidad y necesidad pública. El respectivo contrato se firmó con la compañía Morrison Kundson el día 30 de Junio del 1953. Los trabajos de la

³⁵ Herrera Paiz, Ramiro *Bodas de oro Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla*, Guatemala 2005 pág. 5

construcción fueron finalizados durante el gobierno del presidente Castillo Armas, quien inauguró el 13 de Septiembre de 1955 las instalaciones portuarias, como un homenaje a la patria, actividad en la que se presenció el envío del primer cargamento simbólico que se hacía por el puerto, el cual consistió en varios quintales de minerales de las montañas de las Verapaces, puestas a bordo del Mare-Liberum de la Cía., Guatemala-Line. En el acuerdo de inauguración se indicaba que el presidente formó una Empresa semi-autónoma para dirigir las operaciones de importación y exportación por el ya mencionado Puerto a la que denominó Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, por llamarse así el Puerto. El 16 de mayo de 1958 la Empresa tomó el nombre de Dirección General de Puertos hasta 1962. En el año 1963 la Dirección General de Puertos se transformó en Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez, sin embargo, cuando fue inaugurada la segunda etapa de las instalaciones portuarias en 1969, durante el Gobierno del Lic. Julio Cesar Méndez Montenegro, fue restituido su nombre original como Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla. De la década de los 70's a la fecha, la Empresa Portuaria ha sufrido varios cambios, ha tenido varias ampliaciones y mejoras como lo fue la rehabilitación de pavimentos en la plataforma del muelle y patios, instalaciones de torres de iluminación, señalización vial, vallas perimetrales y la adquisición de un radar, el más moderno de Centroamérica, con alcance de 96 millas náuticas para ayudas a la navegación, entre otros; pero sobre todo, ha continuado siendo el principal generador de empleos para la región, por lo que se ha convertido en el Orgullo de Izabal.³⁶

2.1.1. Marco legal

Actualmente Puerto Santo Tomás es administrado por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y se rige por la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, contenida en el Decreto número 4-93

³⁶ Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla www.santotomasport.com.gt fecha de consulta 10 de junio 2013

de fecha dos de marzo de mil novecientos noventa y tres, la cual se divide en siete capítulos, con las siguientes denominaciones: capítulo I Disposiciones Generales, capítulo II Finalidades y Cobros, capítulo III Órganos de la Empresa, capítulo IV Capital de la Empresa y de las Autoridades, capítulo V Régimen Económico y Contable, capítulo VI Disposiciones Especiales, capítulo VII Disposiciones Finales, la misma será analizada en el capítulo tres de esta investigación.

En este orden de ideas el propósito de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, es constituirse en un factor importante, eficiente y moderno, para impulsar el Comercio Exterior de Guatemala, a la vez de promover el desarrollo de la región mediante la industrialización y las vías de acceso complementarias, por lo que puede observarse que existe la posibilidad de lograr por medio de los actos administrativos correspondientes la política de unificar y desarrollar nuevos servicios portuarios y convertirse en un centro logístico con los estándares requeridos a nivel internacional.³⁷

La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, a través de sus autoridades difunde en su página que se tiene proyectado construir una terminal de contenedores para 3 mercados, siendo estos:

- Mercado Común Centroamericano

- Belice y Sur de México

- Transbordo Intercontinental

La globalización le ha permitido a nuestro país mejorar el índice de competitividad, atrayendo inversiones y negocios, por lo cual es de suma importancia crear alianzas Público – Privadas, ya que esto acelerará considerablemente la

³⁷ *Loc. cit.*

infraestructura terrestre y área del país, trayendo como consecuencia mayores inversiones derivadas de las facilidades en comunicación que el país desarrolle.

La Empresa Portuaria Nacional propicia fuentes de empleo directo e indirecto en industrias, plataformas logísticas y en otras actividades económicas y sociales de Izabal, así como también de manera indirecta genera en todo el país empleos y un movimiento importante a la economía nacional.³⁸

2.1.2. Ubicación geográfica

Según la **Comisión Portuaria Nacional**, en su página de web Puerto Santo Tomás de Castilla Está ubicado en el litoral Caribe, a 295 kms. de la ciudad capital, opera bajo un régimen estatal. El personal de operaciones incluyendo la estiba pertenece al Puerto. Recientemente y debido al éxito de la modalidad del Puerto, empezó a autorizar a empresas privadas la prestación de ciertos servicios; Fija Tarifas aprobadas por Acuerdo de Gobierno, el muelle es de tipo marginal y tiene facilidades para manejo de portacontenedores, furgones, carga general, gráneles líquidos, gráneles sólidos, tanques, cruceros, gaseros, barcazas, frigoríficos, roll on - roll off y buques de carga distintos de los anteriores.³⁹ Ahora bien las operaciones portuarias se realizan según la página web de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, en las instalaciones de atraque que están conformadas por un muelle marginal de 914 metros, con orientación sur- oeste/nor-este y formado por 6 sitios de atraque de 152 metros cada uno con un

³⁸ *Loc. cit.*

³⁹ Comisión Portuaria Nacional, **Santo Tomas de Castilla** <http://www.cpn.gob.gt> fecha de consulta: 10 de junio 2011

ancho de plataforma efectiva de trabajo de 30 metros, Los sitios de atraque son multipropósito, sin embargo algunos de ellos se orientan a cierto tipo de buques.⁴⁰

Así mismo en la página web de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, el Acceso vía marítima es a través de un canal de acceso en la bahía de Santo Tomás con una longitud de 10,700 metros conectado a una dársena de operaciones que tiene un área de maniobra para los buques de 677,640 metros cuadrados.⁴¹

2.1.3. Características físicas de las instalaciones

El puerto consiste en un muelle ubicado paralelamente a la línea costera, las áreas de servicio cuentan con patios de depósito, bodegas y talleres. Por lo que al atender este sub tema en la página web de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, lo desarrollan así:

- a) Muelle marginal: tiene 918 metros de longitud. Fue construido en dos etapas en 1955 y 1966. Es una estructura de concreto con defensas de madera. Su plataforma está sobre el mar soportado sobre pilotes de concreto. El muelle para servicio de Roll-on Roll-off tiene 305 metros, el muelle para servicios graneleros líquidos es de 105 metros y los demás buques atracan en la extensión restante del muelle. Su sistema de muelle abierto con pilotes de concreto verticales y algunos inclinados en la parte posterior le da cierta elasticidad frente a choques horizontales de barcos durante las maniobras de atraque.
- b) Zona de operaciones entre el Muelle y las Bodegas es de 13,509 metros cuadrados.

⁴⁰ Puerto de Santo Tomas de Castilla. *Op.cit.* fecha de consulta 10 de junio 2011

⁴¹ *Loc.cit.*

- c) Bodegas: las bodegas ocupan un espacio de 80,896 metros cuadrados.
- d) Patios contenedores que tienen una capacidad de 51,512 metros cuadrados.
- e) Área de Servicios:
 - 1. Bodega abierta para maquinaria de operaciones. Tiene una extensión de 2,312 metros cuadrados.
 - 2. Taller Mecánico para reparación y mantenimiento de maquinaria y vehículos. Tiene una extensión de 1,250 metros cuadrados.
 - 3. Almacén de Suministros: Extensión de 660 metros cuadrados.
 - 4. Edificio de mantenimiento: Estas instalaciones tienen una extensión de 220 metros cuadrados.
 - 5. Edificio de Guayas y Aperos (Utilaje): tiene una extensión de 224 metros cuadrados.
 - 6. Taller de reparaciones marítimas para embarcaciones propias: tiene una extensión de 220 metros cuadrados.
- f) Área de Circulación: tiene una extensión de 46,015 metros cuadrados.
- g) Área ocupada por los tanques de la Compañía Shell: tiene una extensión de 6,826 metros cuadrados.

El total de área ocupada por las instalaciones portuarias es de 284,275 metros cuadrados. La conformación actual del puerto hace prácticamente imposible una ampliación hacia tierra adentro.

- h) Áreas de almacenamiento: El puerto cuenta con áreas de almacenamiento para contenedores (refrigerados, secos) llenos y vacíos, así como áreas para almacenamiento de vehículos. Las áreas de almacenamiento de contenedores también son utilizadas para contenedores de transbordo y de re-estiba cuyo tiempo de almacenamiento es relativamente corto.⁴²

⁴² *Loc.cit.*

- i) Áreas de infraestructura: Cuenta con cinco edificios distribuidos de la siguiente manera: tres de orden administrativo del cual el número tres fue inaugurado en el dos mil once, uno que alberga a las Navieras y el último del Plan de Prestaciones de la Empornac. En ese orden de ideas cuenta con seis atracaderos dos de ellos para líquidos a granel. Así mismo cuenta con un complejo recreacional para los trabajadores.

Entre los nuevos proyectos que está por implementarse, según información obtenida de la página web de **la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla**, es el de la Terminal de Turismo, donde se pretende atraer cruceros al puerto para que estos anclen y los turistas puedan visitar la región, esto generará los siguientes beneficios como: 7,500 empleos, \$75 Millones de divisas para el país, 500,000 Turistas por temporada, 5,000 Turistas diarios. Así mismo el proyecto de expansión del puerto Santo Tomás de Castilla, el cual comprende la ampliación del muelle y la construcción de dos nuevas terminales, una de gráneles sólidos que permitirá aumentar el atraque de mil a mil trescientos metros y otra de líquidos, permitiría atender dos buques simultáneamente, lo cual liberaría la presión sobre el muelle seis, el único, actualmente, que tiene características para atender este tipo de embarques. Además, se pretende ampliar a cinco carriles la autopista de ingreso hacia el puerto, con el fin de descongestionar el tráfico de mercadería por la zona y ya se ejecuta la construcción de dos carriles más para salida de contenedores, y se ampliará el acceso peatonal. Sobre los fondos para la ampliación de puerto Santo Tomás de Castilla, utilizarán los recursos propios de la Empornac y que no se tiene intención de privatizarlo.⁴³

2.1.4. Conectividad marítima y terrestre del puerto

Puerto Santo Tomás de Castilla, conecta ciudad de Guatemala, Puerto Quetzal, Honduras, El Salvador, a través de la vía terrestre; vía marítima con Puerto Cortez en Honduras y Canal de Panamá.

⁴³ *Loc.cit.*

2.1.5. Equipos marítimos de atención a buques

Entre los servicios al buque que presta la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, según su página web están:

- a.) Practicaje: un Práctico o Piloto de la Empresa se hace cargo de conducir al buque por el canal de navegación y la dársena de maniobras hasta atracarlo en el muelle y viceversa.
- b.) Remolcaje: se efectúa con remolcadores propios de la Empresa, estos funcionan como ayudas de las operaciones de pilotaje.
- c.) Servicio de estadía: tiempo de permanencia de los buques.
- d.) Ayudas a la navegación: brindan un sistema de señalización en la bahía destinado a orientar a los buques que ingresan al Puerto.
- e.) Servicio de Lanchas de transporte.
- f.) Suministro de agua potable, energía eléctrica y servicio de limpieza.
- g.) Servicios de carga: mano de obra para carga y descarga de mercadería y transferencia a la zona portuaria, alquiler de maquinaria, muellaje de importación y exportación, almacenaje de mercadería en tránsito, servicios de importación y exportación de mercaderías, tránsito de pasajeros y equipaje por el muelle, transbordo de mercaderías, manejo y despacho de bultos pesados o voluminosos.
- h.) Corredera: Para reparación de embarcaciones propias y particulares.
- i.) Contenedores: embarque, desembarque y reembarque de contenedores llenos y vacíos. Recibo, almacenamiento y despacho.

Otros servicios que se podría calificar de "complementos" a los servicios que por su naturaleza presta son:

- a.) Cabotaje: transporte de pasajeros y mercaderías en el Litoral del Atlántico con embarcaciones propias y con línea marítima establecida entre Puerto Barrios, Livingston, Punta Gorda (Belice) y viceversa.

- b.) Alquiler de embarcaciones: para transportarse a los Cayos de Belice, Puerto Cortés, Honduras, Livingston, Punta Gorda, Río Dulce, Castillo de San Felipe y Belice.”⁴⁴

2.1.6. Certificaciones de seguridad

A través de la **Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla**, Puerto Santo Tomás de Castilla, ha logrado certificarse como:

- a) Primer puerto en Centroamérica que alcanzo certificación BASC e ISO 28000, en diciembre 2007;
- b) Puerto que cumple con la declaración GUA-CIV-002, el 17 de junio del 2004; siendo recertificados en diciembre 2007.
- c) Certificación No. GTMGUA00001-3, el 20 de julio del 2005; siendo recertificados en julio 2007.
- d) Certificación No. 5047410117 en Noviembre de 2008.⁴⁵

2.1.7. Dispositivos de seguridad

Después de los atentados terroristas del 11 de Septiembre del 2001, la comunidad internacional estableció los mecanismos necesarios para evitar que ese tipo de actos se pudieran realizar en contra de los buques que realizan viajes internacionales como parte del trasiego o intercambio de mercaderías que conlleva el comercio Internacional, pero más aún para prevenir acciones en contra de las instalaciones portuarias en donde se realiza el interfaz entre ésta y los buques.

⁴⁴ *Loc.cit.*

⁴⁵ *Loc.cit.*

Estos eventos terribles en otras naciones llevaron a los puertos a utilizar un código de protección con diversas normas por lo que la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, a través de su página web, fue parte del proceso de modificación del Convenio SOLAS, el cual dio origen al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), que entró en vigencia el 1 de julio de 2004. El proceso que se realizó para alcanzar la Declaración de Cumplimiento (Certificación), se inicio en nuestros puertos en Septiembre del 2003, con la evaluación de protección de dichas instalaciones realizada por la Comisión multisectorial integrada para el efecto. Luego dio inicio la implementación de una serie de medidas físicas tales como: los muros perimetrales, el mejoramiento de los alumbrados de protección, los controles de acceso, las comunicaciones y los demás medios de apoyo del sistema de seguridad, para la protección de la instalación portuaria, como la carga y los buques, pero principalmente el recurso humano. La declaración de cumplimiento (Certificación) lograda por las Instalaciones de la EMPORNAC, el 26 de junio del 2004, se constituye en un compromiso ante el estado y nuestros usuarios de mantener los estándares de calidad, que respecto al tema de seguridad contempla el Código PBIP (Protección a Buques e Instalaciones Portuarias). Así pues Proporcionar a Clientes - Usuarios, Comunidad Internacional, Instalaciones modernas, con servicios portuarios eficientes, seguros y confiables, apoyados con procesos y procedimientos de control y seguridad integral, normados y mejorados continuamente, para evitar ilícitos - riesgos de: narcotráfico, terrorismo, robo de carga, sabotaje o cualquier acción que afecte las operaciones, el tráfico de cargas y las actividades propias del Comercio Internacional es la misión en cuestión de seguridad del Puerto.⁴⁶

⁴⁶ *Loc.cit.*

2.2. Terminal Portuaria Puerto Barrios

Es el muelle más antiguo en el Litoral del Atlántico de Guatemala, se encuentra ubicado dentro de la Bahía de Amatique en la ciudad de Puerto Barrios, Izabal, y reconociendo su valor histórico citamos a Nicolás Solares Cortéz, que escribe acerca de la historia de este puerto y anota que el 1 de mayo de 1884 durante el Gobierno del General Justo Rufino Barrios se firmó un contrato con la Compañía Shea Cornick & Cía. En este contrato se dieron los lineamientos para construir el primer muelle que sería de hierro y en su alrededor un largo malecón de concreto; aquí se mencionó por primera vez el nombre de "Puerto Barrios". La construcción de este Puerto iba aunada a la construcción del Ferrocarril del Norte. Los esfuerzos del General Barrios no lograron concretarse. En el Gobierno de José María Reyna Barrios se pudo realizar la construcción de cinco tramos del Ferrocarril, desde Puerto Barrios hasta El Rancho entre 1892 y 1896.

El 5 de diciembre de 1895 el General Reyna Barrios puso la primera piedra con la cual quedaron inaugurados los trabajos en el nuevo puerto, aunque éste ya tenía 11 años de existir como villa, el decreto 513 de 1895 marcó formalmente su fundación. El muelle de Puerto Barrios fue construido por la empresa de ferrocarriles como terminal portuaria junto con un malecón de concreto. El muelle inicial tenía 354 metros de longitud y 15 de ancho, luego se ampliaba en 40 metros. En sus inicios fue operado y administrado por la Compañía Productora de Banano United Fruit Company. Fue durante el gobierno de Julio César Méndez Montenegro, el 27 de diciembre de 1968, que las instalaciones del muelle de Puerto Barrios; que eran en ese entonces propiedad de Ferrocarriles Internacionales de Centro América, fueron nacionalizados y se creó la empresa

FEGUA (Ferrocarriles de Guatemala) quien quedó a cargo de la administración y de las actividades del puerto.⁴⁷

A consecuencia del terremoto del 4 de febrero de 1976 las instalaciones del muelle de Puerto Barrios, se hundieron en el mar en un 90%. El puerto quedó totalmente inhabilitado para cualquier tipo de operación portuaria.

En la página web de la entidad **Terminal Ferroviaria Puerto Barrios**, publica al respecto de la historia del Puerto Barrios que desde 1976 hasta 1989 no se dio una mayor operación en el puerto debido a que tanto el Gobierno de la República de Guatemala como FEGUA no contaban con los fondos necesarios para la reparación del mismo. Según estudios realizados en aquel tiempo la inversión necesaria para rehabilitar el muelle ascendía a un monto aproximado de \$100 millones. Por lo que COBIGUA, S.A. (Compañía Bananera Guatemalteca Independiente S.A.) dedicada al cultivo, exportación y comercialización del banano, encontraba serios problemas para poder competir en el mercado internacional en cuanto a los precios de sus productos, debido a que los costos portuarios de Santo Tomás de Castilla eran muy elevados e incidían en el costo internacional de su producto, lo que los dejaba fuera de competencia. Debido al problema anterior, se establecieron pláticas con el Gobierno de Guatemala en la época del Presidente Vinicio Cerezo Arévalo y FEGUA para que se les permitiera invertir en la reconstrucción del muelle de Puerto Barrios. A principios de 1990, el Gobierno de la República de Guatemala otorga un "usufructo oneroso" a Cobigua por 25 años, comprometiéndose esta a reparar las instalaciones del muelle, dragar los accesos al mismo, mejorar las instalaciones portuarias en tierra y todo esto con el entendido que todas las construcciones y mejoras que durante ese lapso se efectuaran, al finalizar el usufructo automáticamente pasarían a favor de FEGUA.

⁴⁷ Solares Cortéz, Nicolás, **Organización de una Terminal Especializada para Cruceros como una Ventaja Turística en los Puertos Guatemaltecos**, Universidad Mariano Galvez de Guatemala, Facultad de Ciencias de la Administración, Escuela de Administración de Empresas, noviembre 2004. Pág. 24

Los trabajos de construcción y reparación de las instalaciones se iniciaron a principios del año 1990 y se terminaron a finales del mes de septiembre. El 12 de octubre de ese mismo año, se inauguraron las nuevas instalaciones y se dio inicio nuevamente a las operaciones portuarias en el Muelle de Puerto Barrios, convirtiéndose así en el primer puerto de Guatemala y Centro América que es administrado y operado por la iniciativa privada.⁴⁸ Sobre este usufructo oneroso se tiene conocimiento que el Estado a través de FEGUA recibe un porcentaje de las ganancias netas por uso de las instalaciones portuarias de la terminal ferroviaria de Puerto Barrios y que dicho usufructo vence en el dos mil quince, lo que genera una expectativa sobre el futuro de dicho puerto.

A razón de comentario se deja plasmado que dicho puerto por el contrato de usufructo oneroso que tiene vigente, no cuenta con una ley orgánica que rija sus actividades, sino que las mismas se desarrollan de acuerdo a las políticas establecidas por la entidad Compañía Bananera Guatemalteca Independiente Sociedad Anónima, como administradora del mismo.

2.2.1. Marco legal

En la actualidad la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios, se rige legalmente por el contrato oneroso suscrito entre el Estado de Guatemala y la entidad Compañía Bananera Guatemalteca Independiente, Sociedad Anónima, sin embargo no se hace mayor referencia del mismo por no contener la estructura correspondiente.

2.2.2. Ubicación geográfica

La Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios como se ha descrito se encuentra ubicada en la Costa Atlántica de la República de Guatemala, la cual está bañada

⁴⁸ Terminal Portuaria Puerto Barrios, <http://puertobarriosonline.net/web/> fecha de consulta; 16 de mayo de 2012.

por las aguas del Mar Caribe en el Océano Atlántico, se localiza en la Bahía de Amatique, en la Ciudad de Puerto Barrios, cabecera del Departamento de Izabal. La Bahía de Amatique es una bahía de aguas tranquilas, profundas, sin vientos, ni corrientes fuertes; salvo ocasionalmente, lo que lo hace un puerto muy seguro por los accidentes geográficos.

Según la **Comisión Portuaria Nacional** Puerto Barrios está ubicado a 300 kilómetros de distancia de la Ciudad Capital de Guatemala por medio de la Ruta CA-9, Carretera al Atlántico. Se enlaza con el Puerto de Santo Tomás de Castilla por un tramo de carretera de 5 kilómetros. También puede conectarse con los Puertos ubicados en el litoral del Pacífico y con los países vecinos México, Honduras y El Salvador. Su posición geográfica es la siguiente: Latitud 15° 44'3"N. y longitud 88° 36'21" W. El muelle es de concreto del tipo espigón o espolón, tiene una longitud en su lado sur de 288 metros y un calado de 9.50 metros; en el lado norte tiene una longitud de 264 metros y un calado de 7.50 metros y maneja carga contenedorizada, carga general, gráneles líquidos y gráneles sólidos tanto en carga como en descarga. Los tipos de buque que puede atender son: cruceros, granel sólido, portacontenedores, tanques, gaseros, barcazas, frigoríficos, carga general, roll on - roll off y buques de carga distintos de los anteriores.⁴⁹

Con el fin de tener un panorama general de la infraestructura con que cuenta cada puerto anotamos la descripción física de la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios, de acuerdo a la información obtenida de la **Comisión Portuaria Nacional** que la describe de la siguiente manera: descripción de los sitios de atraque: Las instalaciones de atraque están conformadas por un muelle de espigón de 303.36 metros de largo y un ancho de 15.21 metros hasta una distancia de 205 metros y

⁴⁹ Comisión Portuaria Nacional, *Terminal Portuaria Puerto Barrios*, <http://www.cpn.gob.gt> fecha de consulta: 10 de junio 2011

luego el ancho se incrementa en forma lineal hasta llegar a 38.09 en el cabezal del muelle. El puerto cuenta con áreas de almacenamiento para contenedores (refrigerados, secos) llenos y vacíos, así como áreas para almacenamiento de vehículos. Para realizar el servicio de embarque y desembarque de mercancías, el puerto cuenta con personal de operaciones quien dirige, planifica y supervisa el trabajo operacional. Empresas privadas de estiba realizan las operaciones de manipulación a bordo los servicios de transferencia, servicio de montacargas, remolque, atraque y desatraque son prestados por empresas privadas⁵⁰

2.2.3. Características físicas de las instalaciones

Consta de un muelle que se adentra 288 metros en el mar. Tiene acceso por camiones y ferrocarril sobre una plataforma de concreto de 12 metros de ancho y ofrece 4 atracaderos para buques de todo tipo:

Lado	Atracadero	Longitud Mts.	Calado Mts.
Sur	1	144	8
Sur	2	144	9.5
Norte	3	90	7
Norte	4	96	7.5

De la página web de la **Terminal Ferroviaria Puerto Barrios** se obtuvo la información que del antiguo puerto, hay 300 metros que aún están hundidos y los cuales se podrían rehabilitar, con ello se pondrían en uso 4 atracaderos más. Así mismo que cuentan con:

⁵⁰ *Loc.cit.*

1. Patios:

A.)de Contenedores: Tiene una superficie de concreto de 70 metros de ancho por 200 metros de largo, con capacidad para almacenar 350 contenedores en 13 bloques de hasta 3 contenedores de alto y con 10 generadores con la instalación necesaria para proveer hasta 6,030 KW de energía eléctrica para su refrigeración.

B.) de Terracería: Se disponen de patios de terracería compactos, que ocupan un área de 25,000 metros cuadrados en los cuales se pueden almacenar hasta 250 contenedores y 150 furgones.

Se están rehabilitando tres predios con un área de 9000 metros cuadrados cada uno, en los que se podrán almacenar 400 contenedores ó 200 furgones.

B.)Área de Infraestructura: Hay un edificio para oficinas, un taller de mantenimiento de contenedores refrigerados, dos bodegas denominadas de Azúcar y de El Salvador, de una área de 15,370 y 2,238.5 metros cuadrados respectivamente que sirven para el almacenamiento de mercaderías de importación e importación.

Para la seguridad del Puerto hay una cerca perimetral que circula las instalaciones y garitas de control de la Guardia de Hacienda y Aduana en las puertas de entrada y salida del puerto. El acceso por la vía del ferrocarril al interior de los patios se mantiene hasta el momento.⁵¹

2.2.4. Capacidad Operativa

Puerto Barrios presta servicios durante 24 horas los 365 días al año. Al analizar el arribo de buques, se conoce que el mayor número de buques que arriban son Portacontenedores y no se puede estimar a la presente fecha su capacidad

⁵¹ Terminal Portuaria Puerto Barrios, *Op.cit.*

operativa por la negativa en la entrega de la información requerida, por vía de la Ley de Libre Acceso a la Información.

2.2.5. Conectividad marítima y terrestre del puerto

Puerto Barrios, conecta ciudad de Guatemala, Puerto Quetzal, Honduras, El Salvador, a través de la vía terrestre; vía marítima con Puerto Cortez, en Honduras y Canal de Panamá.

2.2.6. Equipos marítimos de atención a buques

Según los datos proporcionados por la página web de la **Terminal Ferroviaria Puerto Barrios** los servicios que prestan son los siguientes:

a) Cargos directos a los buques:

- a) Derecho de Puerto: tasa que se cobra a cada barco que atraca en el Muelle de Puerto Barrios y su base tarifaria es la tonelada de registro bruto (TRB).
- b) Estadía: cobro a cada barco, su base tarifaria es el metro de eslora por hora.
- c) Tasa Portuaria COCATRAM: es un cargo que todos los puertos de Guatemala hacen a los importadores y exportadores. Es por cada TM y esta cantidad es trasladada a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. También con este, hay un cobro que hace la Comisión Portuaria Nacional.
- d) Servicio de Prácticaje y Remolcaje: el práctica je es el servicio de asesoría obligatoria del Piloto Oficial al Capitán del barco a todas las embarcaciones, desde el faro Villedo, maniobras de atraque, desatraque y salida hasta el faro nuevamente. El remolcaje es el servicio obligatorio del uso del remolcador para las maniobras de atraque y desatraque, desde o hacia la

dársena de maniobras. Se registra por tonelada de registro bruto del barco (TRB).

- e) Suministros de agua potable, electricidad, limpieza del muelle. lanchas auxiliares, equipo de protección para derrames: su base tarifaria es la unidad de servicio.
- f) control de tráfico marítimo, pilotaje, lancha piloto, lancha patrulla y ayudas a la navegación.
- g) Cobros a la carga:
- h) Muellaje de importación y exportación: Derecho que se cobra a las mercaderías por hacer uso de la plataforma del muelle para su manipulación. Su base tarifaria es la TM.
- i) Carga y descarga: la mercadería es clasificada en base a tipo de embalaje y facilidad de manejo, su base tarifaria es la TM.
- j) Servicio de transferencia, recepción y despacho: su base es la TM
- k) Servicio de almacenaje: resguardo y protección de las mercaderías en los almacenes o en los patios de almacenaje. Su base es la TM.
- l) Servicio de contenedores y furgones: su base tarifaria es la unidad movilizada.
- m) Entrega Directa: servicio donde la mercadería es desembarcada y colocada sobre el medio de transporte, sin permanecer en las instalaciones del puerto. Tiene una tarifa preferencial.
- n) Servicios varios: lavado de contenedores o furgones, su base tarifaria es la unidad.
- o) Arrendamiento de maquinaria o equipo: su base es por tiempo.
- p) Transferencias de patios internos, suministro de energía eléctrica para contenedores refrigerados, bodega refrigerada, patio para carga general y almacenamiento, instalaciones para el manejo de carga desde y hacia Puerto Barrios, en contenedores, vehículos, carga paletizada, carga general o con características especiales, maquinaria y equipo, grúas para apilamiento de contenedores, portacontenedores, tractores portuarios, entre otros.

- q) Servicios Generales: Delegación de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), Aduanas, Instalaciones Bancarias, Oficinas de Agentes Aduanales, Policía Antinarcótica y Delegación del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA).

Cobigua como administradora de los servicios portuarios, concesionó a empresas particulares la prestación de los servicios de carga y descarga de los barcos, recepción y despacho de mercaderías, transferencias, vaciados y llenados de contenedores y furgones, etc. Los usuarios de Puerto Barrios están en la total libertad de contratar cualquiera de las empresas estibadores que han sido autorizadas por Cobigua para operar en Puerto Barrios, para ello pueden tomar como referencia la calidad del servicio.

El servicio de seguridad de las instalaciones portuarias está bajo la responsabilidad de Cobigua, para ello ha contratado servicios de una empresa de seguridad que se encarga de ello. El servicio de Pilotaje y Remolcaje también fue concesionado.

La facturación de los servicios portuarios es responsabilidad de Cobigua y ninguna empresa estibadora puede emitir factura alguna a sus usuarios. Del 100% de la facturación un porcentaje corresponde a la estibadora que prestó el servicio y un porcentaje a Cobigua.⁵² De lo anotado según la página web relacionada se infiere que varios de los servicios que debería prestar la entidad administradora del Puerto, han sido concesionados a entidades privadas para su operación, lo que demuestra que de alguna manera la entidad bananera no responderá por los servicios que al terminar el usufructo deben seguirse prestando a los usuarios del puerto, de la manera que actualmente se prestan sino será FEGUA quien tendrá el reto de capacitar personal para dichas operaciones como comprar los equipos para su prestación.

⁵² Loc.cit.

2.2.7. Certificaciones de seguridad

La **Terminal Ferroviaria Puerto Barrios**, en la página web tiene publicado que a través de la entidad Cobigua, ha logrado certificarse como:

- a) Certificado ISPS o International Ship and Port Facility Security Code en el año 2004, código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias promovido por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional.
- b) Certificación OHSAS 18001:2007, en febrero del 2009 y recertificación en diciembre 2009, certificación que avala que el sistema de gestión.⁵³

2.3. Terminal Puerto Quetzal

Al adentrarse a conocer Puerto Quetzal se realiza con la información recopilada por **María Teresa Villanueva Sosa**, quien escribe que hasta 1983 el comercio exterior sobre la costa del Pacífico era manejado por los Puertos San José y Champerico. Ambos puertos manejaban un 45% del comercio exterior en el Pacífico y el resto (55%) era manejado por el puerto de Acajutla en El Salvador, que está localizado a 60 millas náuticas del Puerto de San José. Debido a la necesidad de contar en Guatemala con un puerto eficiente y que contribuyera al comercio exterior del país se realizaron varios estudios por diferentes gobiernos, finalmente en 1979, el Gobierno de Guatemala decidió construir el nuevo puerto a 3 kilómetros del Puerto de San José. Previo al inicio de la construcción del puerto, se contrató a la empresa DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS, de Francia para que realizara un análisis sobre el lugar que había sido pre-seleccionado. Este estudio incluyó un modelo matemático de simulación de agitación, el cual confirmó la conveniencia de construir el Puerto en el sitio escogido. En 1980, se suscribe el

⁵³ Loc.cit.

Contrato Numero 14-80, entre el gobierno de Guatemala y la empresa DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS para la construcción del puerto. Como contraparte se creó la UNIDAD EJECUTORA DEL COMPLEJO PORTUARIO EN EL LITORAL DEL PACIFICO -UNECPA-. La construcción del puerto se inicio en mayo de 1980 y se concluyó en julio de 1985. El contrato se suscribió por US \$ 108 millones y se liquidó por un poco más de US \$ 177 millones. ⁵⁴

En 1985 se emitió la “**Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal**”⁵⁵, que contiene las normas para el funcionamiento de la empresa, sus atribuciones y sus objetivos. La Empresa Portuaria Quetzal es una empresa del Estado, que dispone de una Ley Orgánica que la define como una empresa autónoma de servicio público, encargada de prestar servicios marítimo-portuarios, cobrando por los servicios que preste conforme las tarifas respectivas, aplicando procedimientos técnicos y modernos, desarrollándose con base en un plan maestro el cual debe de mantenerse actualizado. La cual en su estructura se divide en cuatro títulos los cuales se denominan de la siguiente manera: Título I Constitución, naturaleza y domicilio, Título II contempla su organización, Título III Patrimonio y Régimen Económico-Financiero, Título IV Disposiciones finales, dicha ley será analizada en el capítulo tres de esta investigación con el objeto de determinar la viabilidad para la creación de una ley general, por lo que no se entra en más detalle. Sin embargo, es preciso apuntar que la misma Ley regula que sus acuerdos y reglamentos deben de tener la aprobación del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, por lo que mantiene fuertes vínculos de dependencia. Asimismo el Presupuesto anual de ingresos y egresos debe de ser aprobado por el Ministerio de Finanzas Públicas y el Ministerio de

⁵⁴ Villanueva Sosa, María Teresa, **Los Servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su Incidencia en la Economía**, Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Ciencias Económicas, Guatemala 1996. Pág. 38.

⁵⁵ Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, decreto ley número 100-85

Comunicaciones. La creación de puestos y salarios debe ser aprobada por la Oficina Nacional de Servicio Civil. Todos estos procedimientos provocan que los trámites sean lentos y las decisiones no se puedan tomar en el momento oportuno.

Los objetivos de la Empresa Portuaria Quetzal, que se encuentran en su Ley Orgánica son: dar un buen servicio público, marítimo-portuarios, cobrando por los servicios que preste conforme las tarifas respectivas, aplicando procedimientos técnicos y modernos, desarrollándose con base en un plan maestro el cual debe de mantenerse actualizado y el cuidado ecológico en el cual se estipula respetar las políticas del Gobierno Central en este aspecto. El Puerto Quetzal es una instalación destinada al servicio de importadores, exportadores y usuarios en general. Está administrada por la Empresa Portuaria Quetzal que es una entidad estatal, pero tiene concesionados la mayoría de los servicios que presta al igual que la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios.

En la página web de **Puerto Quetzal**, el puerto consiste en dársenas construidas en una parte del litoral, anteriormente ocupada por una laguna (estero) ubicada detrás de la playa. Se trata de un puerto abrigado que está protegido por dos rompeolas que penetran en el mar. Los muelles que delimitan la dársena están contruidos por un sistema de tablaestaca de acero y una viga de coronamiento de concreto. De acuerdo con el actual movimiento de buques y cargas se están llegando a su demanda máxima de ocupación, por lo que se está considerando habilitar la zona del área de desarrollo para construir muelles de aproximadamente 500 metros para aumentar la capacidad de atención a buques del puerto.⁵⁶

⁵⁶ Empresa Puerto Quetzal, <http://www.puerto-quetzal.com/web/> fecha de consulta; 16 de mayo de 2012.

2.3.1. Marco legal

Puerto Quetzal es administrado por la Empresa Portuaria Quetzal, por ser una obra del gobierno central, se rige por la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, contenida en el Decreto Ley número 100-85, la cual en su estructura se divide en cuatro títulos los cuales se denominan de la siguiente manera: Título I Constitución, naturaleza y domicilio, Título II contempla su organización, Título III Patrimonio y Régimen Económico-Financiero, Título IV Disposiciones finales.

2.3.2. Ubicación geográfica

Puerto Quetzal se encuentra ubicado en la Costa Sur de la República de Guatemala, en el Océano Pacífico, en jurisdicción del municipio de San José, Departamento de Escuintla; a 54 kilómetros de la ciudad de Escuintla, segunda ciudad del país en importancia comercial, y a 100 kilómetros de la Capital de la República. La distancia de este Puerto a Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla en la Costa Norte, Océano Atlántico es de 406 kilómetros.

Las poblaciones cercanas a Puerto Quetzal son las del Municipio de San José que cuenta con 39,511 habitantes aproximadamente y el Municipio de Iztapa que cuenta con 10,995 habitantes aproximadamente. Estas dos poblaciones constituyen un fuerte apoyo a este Puerto en sentido comercial y laboral.

2.3.3. Características físicas de las instalaciones

Puerto Quetzal constituye un complejo portuario que ha integrado dentro de su espacio físico territorial una serie de instalaciones y servicios propios de su naturaleza de moderna terminal portuaria, con una infraestructura marítima que

hace posible una adecuada atención al tráfico de buques que utilizan dicho puerto. De tal manera que al consultar por estas características físicas en la página web de la Empresa Portuaria Quetzal la misma describe así al puerto el área de terreno donde se ubica el Puerto comprende una extensión de 10,247,410 metros cuadrados, ha sido dividida en diez zonas ; de las cuales se encuentran ocupadas únicamente el 17% del área, quedando el resto para el desarrollo futuro de las actividades previstas en la planificación de desarrollo del Puerto.

- a) Infraestructura marítima: Rompeolas mayor oeste: es el principal rompeolas y tienen una longitud de 1140 metros. Junto con el Rompeolas Este de 346 metros y el Dique Secundario Norte conforman el Antepuerto que constituye la entrada a la dársena definida por los muelles.

1.- Muelle Principal o Comercial: tiene una longitud de 820 metros y está dividido en cuatro atracaderos de 205 metros de longitud cada uno y una rampa norte para recibir las compuertas de los buques Roll on- Roll off. El ancho del muelle es de 56 metros. La profundidad de la dársena es de 11 metros bajo el cero hidrográfico.

2.- Muelle Sur: tiene una longitud de 170 metros y un ancho de 31 metros. Se puede atracar a ambos lados del muelle.

- b) Infraestructura Terrestre:

1. Edificios: En el recinto portuario existen facilidades de servicios, tales como: Bodega de Carga General, Patios, Garitas de Control y Migración, Edificio de Operaciones, Tomaduría de tiempo, Unidades de Servicios Sanitarios, Unidades de Duchas, Básculas de Control de Pesos, Cuarentena Animal.
2. Zona 2 Administrativa: En esta área se encuentra ubicado el Edificio Administrativo de la Empresa Portuaria Quetzal. El edificio de la aduana y el comedor de los trabajadores también se encuentran en esta zona. La zona administrativa cuenta con áreas de estacionamiento asfaltadas para vehículos livianos y de transporte pesado. Originalmente en esta zona se planificó construir tres edificios destinados para servicios auxiliares para el

funcionamiento de empresas de servicios como navieras, empresas de estiba, bancos, etc. Actualmente solo está construido uno el cual cuenta con 24 locales que han sido arrendados a distintas empresas.

3. Zona 3 Comercio de Apoyo Portuario: Esta zona está destinada a la construcción, asentamiento y funcionamiento de instalaciones de tipo comercial como gasolineras, farmacias, restaurantes, hospedajes, supermercados y otros. A la fecha solamente se han ocupado algunos lotes de esta zona con comercios como: dos gasolineras (Shell y Esso), un supermercado (Super 24) dos restaurantes (Kiosko Martita's y Tarro Dorado) y otros.
4. Zona 4: Zona pesquera y ampliación del recinto portuario: El área pesquera consiste en un conjunto de instalaciones e infraestructura para la explotación de la pesca y funciones de apoyo como: almacenaje, limpieza y empaque de especies marinas, reparación y mantenimiento de embarcaciones pesqueras. Actualmente el desarrollo de esta zona se ve limitado debido al emplazamiento de los tanques de almacenamiento Bunker combustible que utilizan dos barcasas de ENRON atracados en el muelle sur.
5. Zona 5 Almacenamiento: Esta zona está destinada a construcciones de bodegas de almacenamiento de los productos y mercaderías de importación y exportación que se manipulen en el puerto. Actualmente esta zona no está ocupada.
6. Zona 6: Industria: Esta zona está ubicada en el sector norte del Puerto y está destinado a la instalación de industrias. Se encuentra alejada de la actividad portuaria.
7. Zona 7: Servicios diversos: Esta zona está destinada al asentamiento de variado tipo de instalaciones que ofrezcan servicio que por su naturaleza deban estar localizados en áreas diferentes a la zona comercial.
8. Zona 8: vivienda del personal administrativo del puerto: En esta zona se encuentran unidades habitacionales e instalaciones de tipo recreacional destinadas al uso exclusivo del empleado portuario.

9. Zona 9 Protección ecológica: Esta zona no podrá darse en arrendamiento por ningún motivo y está destinada a conservar la fauna y la flora en su medio natural.
10. Zona 10 Carga peligrosa: Destinada para el almacenamiento de carga peligrosa.⁵⁷

2.3.4. Conectividad marítima y terrestre del puerto

Puerto Quetzal conecta vía terrestre con Puerto Barrios, Puerto Santo Tomás de Castilla; vía marítima con los puertos de Huatulco, Chiapas en México, Acajutla en El Salvador, San Juan del Sur en Nicaragua, Caldera en Costa Rica y Canal de Panamá.

2.3.5. Equipos marítimos de atención a buques

Como ya se anotado cada portuaria tiene diferentes servicios por lo que a continuación se describen los servicios que presta la Empresa Portuaria Quetzal, con el objeto de conocer los diversos servicios que prestan las portuarias, dicha información fue tomada de la página web de la Empresa Portuaria Quetzal.

a) Servicios al Buque:

1. Estiba, vaciado y llenado de contenedores. Las empresas que prestan estos servicios son: Granelsa, Servicios Portuarios, Disagro, Expogranel, Cooperativa de Estibadores, Repun, Transval, Odivesa.
2. El servicio de pilotaje es prestado por la empresa Servicios Marítimos.
3. El servicio de báscula es prestado por Repimex.
4. La empresa Marex presta el servicio de remolcadores.

⁵⁷ *Loc. cit.*

Estos servicios son controlados directamente por la Gerencia de Operaciones.
Además cuenta con los servicios de:

1. Derechos de puerto.
2. Navigations Aids.
3. Fondeo.
4. Práctica je.
5. Remolcaje.
6. Estadía.
7. amarre y desamarre.
8. Servicio de lancha.
9. Suministro de agua.
10. Trasiego de combustibles.
11. Trasiego de desechos líquidos y sólidos y
12. control de contaminación.

b) Servicios a la Carga:

1. Carga*
2. Descarga*
3. Estiba*
4. Transferencia
5. Despacho
6. Recepción
7. Muellaje
8. Desembarque y reembarque
9. Almacenaje**

*Servicio privado

**Servicio parcialmente privado

c) Otros Servicios:

1. Movimiento interno de contenedores.
2. Movimiento a bordo*
3. Vaciado y llenado de contenedores*
4. Suministro de energía eléctrica
5. Alquiler de equipo – servicio de báscula
6. Parqueo de vehículos
7. Acomodamiento de carga de camiones
8. Servicios de buceos**

*Servicio privado

** Servicio parcialmente privado⁵⁸

2.3.6. Certificaciones de seguridad

En materia de Protección marítimo Portuaria , puerto quetzal se coloca a la altura de estándares Internacionales al obtener la certificación como “puerto seguro” bajo las normas del Código PBIP⁵⁹

La administradora de puerto Quetzal, Empresa Portuaria Quetzal, ha logrado certificar al puerto según lo dado a conocer a través de su página web, para lo cual anotamos a continuación las mismas:

1. El servicio de seguridad es prestado por la Base Naval del Pacífico mediante un contrato con la Empresa Portuaria Quetzal.
2. Sistema de circuito cerrado de televisión: obteniendo así la trazabilidad de la carga, integrado por cámaras fijas, cámara auto domo y un sistema de grabación las 24 horas, el cual está almacenado en la Central de Información y Coordinación así como de manera remota en un lugar fuera del país.

⁵⁸ *Loc. cit.*

⁵⁹ Puerto Quetzal enlace con el mundo, guía Portuaria 2008.

3. Sistema de control de acceso a las instalaciones: mediante la huella digital con equipos de alta tecnología integrados por lectores biométricos, barreras vehiculares y molinetes.
4. Sistema de vigilancia tanto marítima como terrestre: con personal altamente capacitado para la realización de controles de acceso, revisiones instructivas.
5. Sistema de comunicación integrado por vía radio en banda marina VHF, teléfonos móviles, internet, red interna y sistema de detección de buques.
6. Sistema de prevención y combate de incendios integrado por unidades contra incendios con capacidad de sofocarlos mediante agua, PQS y espuma, personal certificado por la NFPA, durante las 23 horas.
7. Sistema de medicina en el trabajo, integrado por profesionales en medicina preventiva, familiar y laboral, enfermería, laboratorio y paramédicos y ambulancias equipadas.
8. Sistema de verificación y análisis de personas, unidades de transporte de mercadería que ingresa y egresa.
9. Programa de seguridad portuaria encargada de la revisión de la carga tanto instructiva y no instructiva.
10. Sistema de gestión de control y seguridad para el aseguramiento de la cadena logística de la carga.
11. Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para la prevención y riesgos laborales.⁶⁰

2.3.7. Manejo de carga

Puerto Quetzal se identifica como un Puerto esencialmente granelero, o sea que tiene la infraestructura y capacidad de albergar, cargar y descargar buques con cargas secas a granel, como son cereales, minerales, cementeros, alumineros o mixtas.

⁶⁰ Empresa Portuaria Quetzal *Ibíd.* . fecha de consulta 13 de agosto 2013

2.3.8. Proyectos a corto plazo

Dentro de los proyectos los mismos que se dividen en corto, mediano y largo plazo, según el **Gerente de Operaciones Portuarias Rony Stuardo León Marroquín**, y en ese orden de ideas se anotan los proyectos a continuación:

- a) Reparación de rompeolas y dragado de mantenimiento dársenas y canal de ingreso. (2015).
- b) Dragar hacia el Norte de la dársena principal ha 15.00 m. bajo cero hidrográfico, para la ampliación de la terminal de contenedores (2018).
- c) Ampliar la terminal de contenedores, 210.00 m. hacia el Norte, muelle Oeste y 280.00 m. muelle Este, incluyendo, remoción y construcción del enrocamiento del lado Norte, pavimentos, servicios y edificios. (2020).
- d) Equipo para la ampliación de 210.00 m. de la terminal de contenedores, consistiendo en una grúa pórtico, 2 barras distribuidoras, un transtainer, un elevador, 3 tractores, 3 plataformas y montacargas. (2020).
- e) Extensión hacia el Norte de 390.00 m. de terminal de contenedores (Muelle Oeste) y 360.00 m. (Muelle Este) pavimentos, servicios, edificios y enrocamiento en el lado Norte de la dársena principal. (2025).
- f) Equipo para 390.00 m. de extensión de terminal de contenedores, consistiendo de 2 grúas pórtico, 3 barras distribuidoras, 2 transtainers, 2 elevadores, 6 tractores, 6 plataformas, y montacargas. (2025).
- g) Dragar hacia el Norte a profundidad 15.00m. Bajo cero hidrográfico para la extensión de 390.00 m. del muelle. (2025).
- h) Dragado de la dársena A, a profundidad de 15.00 m. bajo cero hidrográfico.
- i) Facilidades Diversas – Reubicación del edificio Administrativo, nueva planta de tratamiento. Extensión de la pared de seguridad y ampliar la carretera a San José. (2025).

- j) Muelles de la Dársena B, incluyendo remoción y enrrocamiento del lado Norte, pavimentos, servicios y edificios. (2028).⁶¹

2.4. Puerto de San José

Se encuentra en las orillas del océano pacífico en el departamento de Escuintla, y sobre su historia en la página web de **Puerto San José** publican que se sabe que, a principios del siglo XVI, la colonización prehispánica de la región del Pacífico fue más densa que la del Norte, por la geografía natural del terreno y por el asentamiento de las ciudades en el altiplano. Lo que hoy es un rico terreno plano y de gran producción agrícola, en ese entonces lo constituían densas selvas en las cuales existían poblaciones dispersas, que se extendían desde Tapachula hasta El Salvador. En esta zona se encontraban los centros de culto y del gobierno, mientras que en las montañas y en los extensos valles, se establecían fortificaciones militares. Según los "Anales de los Kaqchikeles", al territorio Pipil de la costa se le llama Panatacat, lo que debe traducirse como "Habitantes de la Costa marítima". Los restos arqueológicos indican que las poblaciones más grandes de Pipiles estaban en la región de la Bocacosta y Costa Grande, por lo que se supone sobresalían entre todos los grupos de la región. Con la llegada de los conquistadores se modifican totalmente las condiciones de vida de los aborígenes, al implantarse un modelo económico muy similar al feudal, cuyo principal producto fue la cochinilla (usada como tinte natural). Ya en la época independiente (a mediados del siglo XIX), surge una nueva modificación en el sistema económico, pues en este período se produce una reducción del cultivo de la cochinilla como colorante y aparece el capital extranjero para la explotación de las tierras, específicamente del cultivo del café, con lo que se da impulso a obras de mayor trascendencia, como el alumbrado público y la construcción del muelle de San José. El desarrollo comercial en el área centroamericana se inició con la habilitación de los Puertos de La Libertad, en El Salvador, y de Iztapa o La

⁶¹ León Marroquín, Rony Stuardo. Gerente de Operación Empresa Portuaria Quetzal. Fecha de Entrevista 20 de Junio de 2013

Independencia, en Guatemala. Veintisiete años más tarde se pensó trasladar dicho puerto a un lugar que ofreciera mejores condiciones climáticas y físicas y se dieron las órdenes respectivas para que se hiciera el estudio de factibilidad. Se trasladó el Puerto de Iztapa al sitio denominado El Zapote, quedando habilitado el uno de enero de 1853, y se acordó que el Puerto se denominara San José de Guatemala. Se fundó la Municipalidad el 19 de junio de 1920. Se nombró al Consulado de Comercio como encargado de proporcionar la infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades portuarias y, por parte del gobierno, se dispuso levantar las oficinas públicas indispensables y aumentar la población, dando toda clase de protección a dicho puerto. El Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, emitió el acuerdo respectivo para la creación de la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario del Litoral Pacífico (UNECPA) el 8 de noviembre de 1979, siendo declarada de emergencia nacional, la situación prevaleciente, por la falta de un puerto moderno que cubriera los requerimientos mínimos de importación y exportación a través de las rutas del Océano Pacífico.⁶²; actualmente se puede apreciar que este puerto ha caído en desuso por el mal estado en que se encuentra su infraestructura y la importancia que adquirió Puerto Quetzal, además cabe mencionar que de la fecha de su creación a la actualidad las autoridades que tienen competencia con los puertos son totalmente diferentes a los aquí citados en la referencia histórica.

Quedo totalmente construido el Puerto de San José en el año de 1890, el cual operaba con baja capacidad en las operaciones de carga y descarga pues tenían que usar barcazas para transportar la mercadería de y hacia el buque. Los buques debían de mantenerse fondeados a una distancia considerable del puerto para evitar encallar y porque resultaba imposible atracar a un costado del muelle, debido al oleaje. Las operaciones de este puerto tenían muy baja productividad y un riesgo para los operarios, la mercadería y los propios buques.

⁶² Puerto de San José www.puertosanjose.com/historia.htm, fecha de consulta 14 de agosto del 2013.

Antes que comenzara a operar Puerto Quetzal, el Puerto de San José era el de mayor importancia en la Costa Pacífica de Guatemala. Hoy en día solo sirve para la exportación de melaza e importación de petróleo crudo y sus derivados. También es usado por los pesqueros, en especial por los pesqueros artesanales al igual que Puerto Champerico.

Según **María Teresa Villanueva Sosa**, El Puerto de San José tiene una latitud 13.5 norte y una longitud de 90.5 oeste. Consistía de un muelle fundado sobre pilotes y envigado de acero. Su longitud es de 150 metros y la cubierta está formada por tablones de madera dura.⁶³

2.4.1. Ubicación geográfica

Está situado en la costa del Pacífico, y según información de la **Comisión Portuaria Nacional**, en mar abierto a 13° 55' latitud norte y 90° 50' longitud oeste. Consiste en un muelle de espigón de 150 metros de longitud y profundidad de 9 metros. Actualmente se encuentra inhabilitado para el tráfico marítimo, únicamente opera un campo de boyas para el amarre de buques tanques para el manejo de gráneles líquidos con una profundidad de 9.00 metros.”⁶⁴

⁶³ Villanueva Sosa, María Teresa, **Los Servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su Incidencia en la Economía**, Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Ciencias Económicas, Guatemala 1996. Pág. 40

⁶⁴ **Comisión Portuaria Nacional**, www.cpn.gob.gt fecha de consulta; 10 de junio 2011

2.4.2. Características físicas de las instalaciones

María Teresa Villanueva Sosa, anota en su trabajo de investigación que entre las características físicas en el costado Este del muelle, debajo del nivel de la cubierta tiene una tubería que se utiliza para el uso de melaza. Los pilotes de acero del muelle están fuertemente corroídos e incluso gran cantidad de ellos ya no tienen capacidad portante suficiente debido a la corrosión. Las vigas y viguetas del muelle también muestran corrosión, llegando en algunos casos a la desaparición total de las alas de las vigas. El entablado de la cubierta se encuentra en mal estado. El equipo instalado en la plataforma de la cabecera del muelle consiste en grúas y polipastos. La grúa de tracción manual sirve para izar y bajar los botes de pesca. Hay dos máquinas de vapor construidas en el año 1890 que aún se utilizan para accionar los polipastos que sirven para mover la manguera que se acopla entre el tubo de melaza en la cabecera del muelle y el barco amarrado en boyas frente al mismo; adicionalmente sirven para sacar las boyas del agua para darles mantenimiento y el transporte vertical entre el muelle y el bote transbordador para la tripulación del barco que se halle cargando melaza.⁶⁵

2.4.3. Conectividad marítima y terrestre del puerto

En la actualidad no existe conectividad marítima significativa a nivel internacional, pero sirve para conectar a los pesqueros artesanales con los comerciantes de pescado.

2.5. Puerto de Champerico:

El Puerto de Champerico está situado en el municipio del mismo nombre situado Departamento de Retalhuleu ubicado en la parte suroccidental y según datos de

⁶⁵ Villanueva Sosa, María Teresa, *Op.cit.*, Pág. 36

María Teresa Villanueva Sosa, está a 223 kilómetros de distancia de la Ciudad Capital de Guatemala. Tiene una latitud de 14.17 norte y una longitud de 91.55 oeste. El poblado de Champerico fue fundado a principios de 1800 sin embargo desde 1700 por la compañía Champer & Compañía, refiere que se exportaba madera fina y el puerto fue habilitado para el comercio de importación y de exportación el 10 de junio de 1871 por el General Miguel García Granados, Presidente de la República. En un principio el puerto se manejó por un grupo de finqueros del área de Quetzaltenango para exportar café, ganado y banano. El Puerto de Champerico también prestaba el servicio de tránsito de pasajeros. En ese tiempo los viajes internacionales solo podían efectuarse por medio de la vía marítima. En la década de los años treinta la empresa "La Casa de Grace y Cía." se encargó de la agencia marítima de Champerico y posteriormente se le concesionó a la firma "J.R. Collins y Cía. S en C". En el Gobierno de Carlos Castillo Armas las autoridades municipales de la región donde se encuentra ubicado el Puerto de Champerico lo convencen para que compren la "Compañía de Agencias de Champerico S.A." y el muelle propiedad de "J.R. Collins" por Q250,000. Para la operación y administración del puerto se creó la Empresa Portuaria Nacional de Champerico (EPNAC) el 29 de junio de 1955, según Decreto Presidencial Número 334, reformado por el Decreto Número 519 de la Presidencia de la República y por número 137-96. En la década de los 60's y hacia finales de los 70's la EPNAC realizó inversiones importantes en bodegas y patios para ampliar su capacidad de almacenamiento para productos de exportación, principalmente algodón y café. En la época de los 70's bajó considerablemente la producción de algodón debido a que el precio del mismo descendió en el mercado internacional por la aparición de materiales sintéticos sustitutos y porque el cultivo de éste en otros países produjo un aumento considerable en la oferta. El fenómeno del algodón afectó al puerto en el movimiento de exportación de algodón e importación de fertilizantes. En 1982 cuando Puerto Quetzal comenzó a operar, el Puerto de Champerico dejó de operar como puerto comercial en la Costa del Pacífico, dedicándose a prestar

servicios a la flota camaronera y lanchas pesqueras y semi industrial que operan en la zona.⁶⁶

Sin embargo según datos específicos de la página web de la **Comisión Portuaria Nacional** en el 2007 se iniciaron las labores de renovación del puerto llevándose en la construcción de las barreras de protección o espolones 300 mil toneladas de roca extraídas del lecho de los ríos Ocosito y Samalá. Para la pesca semi industrial fue edificado un muelle de 150 metros de longitud para descarga, y dos muelles adicionales de 150 metros cada uno para que las embarcaciones se reabastezcan antes de zarpar. Paralelo a uno de los muelles de concreto habrá otro flotante, para las tiburonerías que no pueden descargar en un muelle fijo, por la mayor altura de los primeros.⁶⁷ Sin embargo toda esta renovación se perdió debió al fenómeno del niño y/o niña que provocó la tormenta tropical Mich, por lo que actualmente no presta los servicios que esperaba realizar, pues el muelle nuevo se quebró y se dañó la estructura de operaciones portuarias, por las inundaciones provocadas.

2.5.1. Ubicación geográfica

Está situado en la costa del Pacífico y como ya se dijo en el departamento de Retalhuleu y según datos de la **Comisión Portuaria Nacional** el municipio de Champerico en todo su límite de la costa sur es bañado por el Océano Pacífico. Posee además las lagunas Del Negro, El Corchal, El Negrito, La Zarza, Sabatos; los ríos que irrigan las tierras de este municipio son Bolas o Rosario, Comepan, Jesús, etc.; los zanjones son Acapolón, El Pijuy, El Tigre, etc.; las pampas El Carrizal, El Corcho y El Palmo; La Barra El Manchón; y los esteros Acapán,

⁶⁶ *Ibíd.*

⁶⁷ Comisión Portuaria Nacional, Puerto de Champerico, www.cpn.gob.gt, fecha de consulta; 10 de junio 2013

Chapán, del Muerto, Manchón, etc.. En este municipio haciendo acto de presencia se encuentra la montaña conocida como La Palanca, la cual le da una vista panorámica al valle.⁶⁸ De lo aquí escrito se infiere que efectivamente este puerto tiene un gran potencial turístico, que podría explotarse también por sus recursos naturales, al terminar la construcción del nuevo muelle, pero se necesita una inversión del Instituto Guatemalteco de Turismo y otros inversionistas privados para darle vida a este proyecto.

2.5.2. Características físicas de las instalaciones

Según datos de la **Comisión Portuaria Nacional**, el Puerto Champerico está a 14° 18' de latitud norte y 91° 56' longitud oeste, en mar abierto, conectado a la red vial del país, es un puerto de gabarras. Consta de un muelle de espigón de 150 metros de largo, con profundidad máxima de 4 metros. Su administración está a cargo de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico. Actualmente se lleva a cabo la construcción de un muelle Pesquero Semiindustrial, Artesanal y Turístico, tendrá un costo de cerca de 30 millones de euros.⁶⁹

2.5.3. Conectividad marítima y terrestre del puerto

Se llega al municipio a través de la Ruta Nacional 9-S, asfaltada, la cual entronca en la cabecera departamental con la Carretera Interamericana CA-2. Posee además caminos de terracería, como roderas, veredas, caminos municipales, etc., que unen al municipio con poblados vecinos.

⁶⁸ *Loc.cit.* fecha de consulta;

⁶⁹ *Loc.cit.*

En Champerico aún se encuentran las estaciones del Ferrocarril que servía de medio de transporte carguero y de pasajeros, y sus estaciones son: Acapán, Agrícola, Champerico, Granada, La Esperanza, Los Ángeles, Rosario y Santiago. Se cuenta con servicio aéreo, aunque es irregular, existen muchas fincas en el municipio que cuentan con pistas de aterrizaje para aviones pequeños. Es otro de los lugares de Guatemala que cuenta con medio de comunicación vía marítima, ya que a su puerto aún llegan pequeñas embarcaciones, más que todo los barcos pesqueros de Puerto San José.

2.5.4. Proyectos a corto plazo

Actualmente se estudia el “proyecto de proveer un diseño de servicios de apoyo a la villa pesquera.”⁷⁰

En el transporte marítimo es en la actualidad el medio de transporte mas utilizado en el mundo, para el comercio internacional es utilizado, en todos los rubros de producción; es el medio más económico y especializado para la exportación de grandes cantidades de productos de toda clasificación, además, permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte y es de suma vitalidad para la economía de cualquier país del Mundo.

CAPÍTULO 3: SISTEMA DE PRESENTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

El presente capítulo se abordan los temas, entre los cuales se puede mencionar al ente regulador de los puertos en Guatemala, los servicios, su clasificación, por las portuarias del país, los reglamentos tarifarios vigentes, presentación de los mismos, el régimen jurídico de los puertos, normas legales con incidencia en los puertos, naturaleza jurídica de los servicios portuarios, contratos de adhesión, las

⁷⁰ Comisión Portuaria Nacional Puerto Champerico, *Op.cit.*,

obligaciones y derechos por parte de la portuaria al momento de prestar servicios y análisis Jurídico de las leyes Orgánicas de las Portuarias.

3.1. Comisión Portuaria Nacional

3.1.1. Concepto

Se define como “una entidad pública de servicio al sector marítimo-portuario funciona como un regulador de puertos; creado por Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972, se vincula funcionalmente con el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que es el rector de puertos.”⁷¹

3.1.2. Función

Como toda institución del Estado, debe cumplir con varias funciones que muchas veces ira unida a otras instituciones para lograr alcanzarse, pero entre otros su función primordial, es la de coadyuvar con los puertos y otras instituciones vinculadas al sector transporte por medio de asesoría, asistencia técnica, capacitación y acciones de gestión, coordinación y enlace, al logro de un funcionamiento eficiente de los procedimientos y operaciones de apoyo al comercio exterior así como auditar el cumplimiento de las normas correspondientes, con el propósito de lograr la superación técnica y profesional del personal que integra la comunidad portuaria⁷². La capacidad técnica de la Comisión Portuaria Nacional descansa en recurso humano de reconocida solvencia en gestión, organización, dirección, administración y operación de puertos y capacitación portuaria; su infraestructura logística le posibilita mantener presencia permanente y oportuna en los puertos mediante asistencia técnica y actividades de capacitación.

⁷¹ Comisión Portuaria Nacional, www.cpn.gob.gt fecha de consulta; 29 de septiembre de 2011

⁷²Loc.cit

Se puede ver que tiene una visión de lograr llegar a tener un sistema portuario altamente competitivo, que sirva de plataforma al desarrollo del comercio exterior, para lo cual se necesita promover la mejora y accionar el sistema portuario nacional proporcionando la competitividad de los diferentes sectores económicos involucrados en la actividad portuaria en Guatemala. Espera además la **Comisión Portuaria Nacional**, contar con la capacidad de guiar a los puertos en la búsqueda de respuestas al compromiso de su adecuación y modernización, para contribuir en forma eficiente y segura al desarrollo del comercio internacional en los términos que imponen la globalización en la logística alrededor del transporte y movimiento de mercancías y personas por los muelles de los puertos nacionales.⁷³ Al interpretar esta capacidad de la Comisión Portuaria Nacional, se podría ver la posibilidad de que a través de ella se trabaje la implementación de la unificación e implementación de nuevos servicios en los puertos nacionales, con el fin de transformarlos en verdaderos centros logísticos, con una participación de todos los sectores de las personas del mar.

Entre sus principales funciones encontramos en la página web de la **Comisión Portuaria Nacional** las siguientes:

- a) Documentación, planificación y control de procesos y de funciones de la organización;
- b) Coordinación y evaluación de programas y cursos impartidos a equipos de profesionales y técnicos que integren la comunidad portuaria;
- c) Liderar y coordinar el Sistema de Gestión Ambiental Portuario, integrado por empresas del Sistema Portuario Nacional;
- d) Diseñar y capacitar a personal portuario en el tema del mejoramiento en gestión ambiental;
- e) Participar y apoyar en eventos relacionados a la capacitación regional;
- f) Mantener un adecuado y competente equipo de profesionales y técnicos que integren el Cuerpo de Instructores Portuarios;

⁷³Loc.cit

- g) Identificar las necesidades de capacitación de todas las entidades que participen en el que hacer portuario;
- h) Contribuir y mantener y desarrollar la doctrina de capacitación portuaria, a través del Comité de Capacitación Portuaria;
- i) Actualizar e implementar continuamente los cursos y el material de instrucción, que permita la adaptación de la capacitación a los constantes cambios del entorno portuario;
- j) Gestionar la capacitación portuaria a través de los diferentes centros de instrucción en esta materia que existen en el país, así como a distancia y acompañar el proceso mediante la evaluación, supervisión, registro y certificación;
- k) Contribuir al desarrollo de normar sectoriales para la evaluación de competencias laborales en todos los niveles de la actividad portuaria, así como supervisar los procesos de capacitación y/o actualización del personal a evaluar;
- l) Administrar el Registro de Gente Portuaria, mediante una base de datos desarrollada en CPN.⁷⁴

3.1.3. Miembros

Está conformada por una Junta Directiva que cuenta con representaciones del sector público y privado, y se encuentra especificado en el Reglamento de la Comisión Portuaria Nacional, Acuerdo de Junta Directiva 05-2011, cual se conforma de la siguiente manera:

Un Representante Titular del Ministerio de Finanzas Públicas y un suplente;

Un Representante Titular del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda y un suplente;

⁷⁴ Loc.cit

Un Representante Titular de la Empresa Portuaria Quetzal y un suplente;

Un Representante Titular de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y un suplente;

Un Representante Titular de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico y un suplente;

Un representante Titular del Ministerio de Economía y un suplente;

Un Representante Titular de Ferrocarriles de Guatemala y un suplente;

Un Representante Titular de COBIGUA y un suplente;

Un Representante Titular del CACIF y un suplente.⁷⁵

La Junta Directiva es presidida por el Director Ejecutivo de la Comisión la cual entre sus funciones principales están:

- a) Ejercer la secretaria en sesiones de Junta Directiva y dar seguimiento a las resoluciones;
- b) Elaborar y presentar planes de trabajo de corto y mediano plazo, proyectos de desarrollo institucional y proyecto de presupuesto para someterlos a consideración de Junta Directiva;
- c) Planificar, organizar, coordinar, dirigir y controlar las actividades técnicas y administrativa para el logro de los objetivos institucionales;
- d) Representar por designación de Junta Directiva a la institución dentro y fuera del país en asuntos y eventos relacionados con la actividad portuaria;
- e) Administrar los recursos de la institución de acuerdo a normas y reglamentos correspondientes.

⁷⁵ Reglamento de la Comisión Portuarias Nacional Acuerdo de Junta Directiva 05-2011

3.2. Reglamentos tarifarios

Siendo los fines de los puertos administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, transferencia de mercancías y servicios conexos, así mismo administrar y proporcionar cualquier otro servicio público afín con su actividad, por lo que deberá de conformidad al tarifario cobrar según las tarifas respectivas.

Para el **Diccionario de la Real Academia Española** las tarifas son “*Tablas de precios, derechos o cuotas tributarias; Monto que se paga por este mismo servicio.*”⁷⁶ Lo que al parecer personal debe de interpretarse como tabla de precios por servicios y no como cuotas tributarias, pues lo que paga un tributo en Guatemala, son efectivamente las mercancías que al nacionalizarse deben pagar un tributo, con el objeto de alcanzar esa calidad y entrar al comercio nacional.

Dentro de la estructura de las normas, las tarifas son una norma jurídica de carácter general dictada por la administración pública y con valor subordinado a la ley. Su aprobación corresponde tradicionalmente al Poder Ejecutivo, aunque los ordenamientos jurídicos actuales reconocen potestad reglamentaria a otros órganos del Estado. Por ende según la doctrina jurídica se trata de una de las fuentes del Derecho, formando parte del ordenamiento jurídico. A su vez tiene fundamento constitucional según artículo 183 inciso “e”.

⁷⁶ Diccionario en línea de la Real Academia Española 22^a. Edición disponible en red: <http://lema.rae.es/drae/?val=puerto> fecha de consulta; 7 de agosto de 2013.

Se dice que los reglamentos son la consecuencia de la competencia propia que el ordenamiento jurídico concede a la Administración, lo anterior sin entrar a discutir su naturaleza jurídica de ser o no acto administrativo general o singular o bien es una fuente del derecho administrativo. En este orden de ideas cada uno de los puertos a través de sus entes administradores tiene reglamentos que regulan las tarifas por servicios portuarios.

3.2.1. Presentación de los reglamentos tarifarios:

En el orden de ideas el régimen tarifario es el listado de precios que cobra la administradora del puerto por los derechos que se aplican y por los servicios que se prestan en las instalaciones de la terminal del Puerto.

Para Puerto Barrios concesionado a la entidad COBIGUA, S.A., Este tarifario se encuentra contenido en cuerpo legal “Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios Reglamento del Régimen Tarifario y Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios Reglamento de Servicios Portuarios, los que contemplan siempre que ha de cobrarse por unidad de dólar y según tamaño, volumen, peso de la mercancía”⁷⁷ pero no da a conocer los costos individuales.

En Puerto Quetzal las tarifas por los servicios se encuentran contenidos en el Acuerdo Gubernativo número 563-2003 del 29 de septiembre del 2003, y a través del Reglamento a la Tarifa según Acuerdo 5-79-2003 Punto Quinto, Acta 79-2003, que se tiene como anexo en la presente investigación en la referida sección, sin embargo a continuación se describen los servicios que presta el referido puerto:

1. Servicio al Buque:

1.1 Uso de Puerto:

⁷⁷ Terminal Portuaria Puerto Barrios <http://puertobarriosonline.net/web/> fecha de consulta; 20 de junio de 2012.

- 1.1.1 Buques
- 1.1.2 Buques pesqueros
- 1.1.3 Embarcación deportiva y de recreación
- 1.1.4 Atraque de muelle comercial
- 1.1.5 Atraque de muelle privado
- 1.2 Navigation Aids
- 1.3 Movimiento por retiro a fondeo
- 1.4 Movimiento Interno
- 1.5 Remolcaje, fuera de la zona de abrigo, por hora
- 1.6 Remolcaje especial por hora
- 1.7 Práctico especial por hora
- 1.8 Amarre o desamarre por hora fuerza zona abrigo
- 1.9 Estadía de práctico por hora
- 1.10 Estadía por cada metro de eslora por hora, buque abarloado paga
50%
- 1.11 Fondeo de buques por cada metro de eslora por hora
- 1.12 Licencia anual por abastecimiento
- 1.13 Lancha de pasajeros, por maniobra
- 1.14 Suministro de agua por TM
- 1.15 Trasiego de combustible por TM
- 1.16 Trasiego de sludge por TM
- 1.17 Trasiego de basura por TM
- 1.18 Protección contra derrames por servicio
- 1.19 Limpieza de muelle por buque
- 1.20 Cargo a favor del programa de seguridad portuaria por buque
- 1.21 Cargo a favor de COCATRAM por TM
- 1.22 Botar lanchas
- 1.23 Surveyor
- 2. Servicio a la Carga:
 - 2.1 Carga/descarga y manejo:
 - 2.1.1 Granel sólido por TM

- 2.1.2 Granel sólido ensacado en el muelle por TM
- 2.1.3 Granel líquido por TM
- 2.1.4 En muelle comercial
- 2.1.5 Bunker en muelle comercial
- 2.1.6 En muelle tipo dolphin
- 2.1.7 En boyas
- 2.1.8 Gas LPG
- 2.1.9 Carbón mineral en terminal privada por TM
- 2.1.10 Clinker muelles tipo dolphin
- 2.1.11 Carga en banda transportadora por TM
- 2.1.12 Paletas jumbos y bobinas de papel por TM
- 2.1.13 Sacos importación por TM
- 2.1.14 Sacos exportación por TM
- 2.1.15 Hierro por Tm
- 2.1.16 Carga no especificada por Tm
- 2.1.17 Vehículos nuevos por unidad
- 2.1.18 Vehículos usados por unidad
- 2.1.19 Chasis, plataforma o furgón vacío por unidad
- 2.1.20 Personas por unidad
- 2.1.21 Productos de pesca por TM
- 2.2 Servicios a contenedores en las vías:
 - 2.2.1 Carga o descarga
 - 2.2.2 Transferencia
 - 2.2.3 Despacho
 - 2.2.4 Recepción
 - 2.2.5 Muellaje de carga en el contenedor
- 2.3 Desembarque o reembarque:
 - 2.3.1 Carga por TM o fracción
 - 2.3.2 Vehículos por unidad
 - 2.3.3 Contenedores por unidad
- 3. Transbordo directo de carga suelta por TM

- 3.1 Tránsito de contenedores:
 - 3.1.1 Vía directa
 - 3.1.2 Vía intermedia
 - 3.1.3 Vía indirecta
 - 3.1.4 Movimiento interno de contenedores por unidad
 - 3.1.5 Movimiento a bordo:
 - Por TM
 - 3.1.5.1 Por contenedor unidad
 - 3.1.5.2 Por pontón o pinbox cada unidad
- 3.2 Manejo de carga general que entra y sales vía terrestre:
 - 3.2.1 Por Tm o fracción
 - 3.2.2 Contenedor por unidad
- 3.3 Llenar o vaciar contenedores, acomodar carga de o hacia el transporte terrestre por TM
- 3.4 Estiba encastillada en áreas de almacenaje por TM
- 3.5 Almacenaje por día:
 - 3.5.1 Contenedor lleno o chasis con carga
 - 3.5.2 Contenedor vacío por unidad
 - 3.5.3 Primeros quince días
 - 3.5.4 A partir del dieciséis hasta su retiro
 - 3.5.5 Contenedor de transbordo
 - 3.5.6 Carga en contenedor por unidad
 - 3.5.7 Vehículo por unidad
 - 3.5.8 Carga por TM
 - 3.5.9 Báscula para contenedores y servicios fuera de las operaciones de carga descarga por servicio
 - 3.5.10 Cargo a favor del programa de seguridad portuaria por TEU
 - 3.5.11 Energía precio del kilovatio hora por EEGSA más 20% factor EPQ
 - 3.5.12 Información clasificada porta EDI por conexión
- 4. Otros Servicios:
 - 4.1 Buceo:

- 4.1.1 Monitoreo y grabación
- 4.1.2 Fotografía a color
- 4.1.3 Inspección y trabajo submarinos por buzo
- 4.1.4 Llenado de botellas de aire comprimido
- 4.1.5 Equipo batimétrico
- 4.2 Alquiler de equipo:
 - 4.2.1 Montacargas
 - 4.2.2 Portacontenedores llenos /vacíos
 - 4.2.3 Tractor de arrastre
 - 4.2.4 Cabezal de terminal
 - 4.2.5 Vagoneta
 - 4.2.6 Plataforma
 - 4.2.7 Pórtico
 - 4.2.8 Spreader para contenedores
 - 4.2.9 Almejas
 - 4.2.10 Equipo de construcción
 - 4.2.11 Barredora
 - 4.2.12 Grúa de 6 TM
 - 4.2.13 Ambulancia sólo a ciudad capital Guatemala
- 4.3 Movilización de almejas o spreader arrendado por movimiento
- 4.4 Alquiler de equipo pesado:
 - 4.4.1 Grúas por hora
 - 4.4.2 Grúa multipropósito
 - 4.4.3 Por Tm en gráneles
 - 4.4.4 Por hora
- 5. Servicios Prestados por Particulares:
 - 5.1 Práctica je y remolcaje por maniobra:
 - 5.1.1 Estadía práctico por hora
 - 5.1.2 Pilotaje especial por hora
 - 5.1.3 Remolcaje travesía fuera zona de abrigo por hora
 - 5.1.4 Remolcaje especial por hora

- 5.1.5 Remolcaje asistencia fuerza zona de abrigo
- 5.1.6 Amarre o desamarre por hora fuerza zona abrigo
- 5.2 Lancha de pasajeros por maniobra
- 6. Carga descarga y manejo por TM
 - 6.1 Granel sólido
 - 6.2 Granel sólido ensacado en el muelle
 - 6.3 Líquido en muelle tipo dolphin
 - 6.4 Clinker en muelle tipo dolphin
 - 6.5 Carga en banda transportadora
 - 6.6 Carga en paletas o jumbos
 - 6.7 Carga en sacos de importación
 - 6.8 Carga en sacos de exportación
 - 6.9 Hierro
 - 6.10 Carga no especificada
 - 6.11 Productos de pesca
 - 6.12 Vehículos descarga unidad
 - 6.13 Vehículos transferencia unidad
 - 6.14 Contenedores
 - 6.15 Chasis plataforma o furgón vacío
 - 6.16 Desembarque o reembarque:
 - 6.17 Carga por TM
 - 6.18 Vehículos por unidad
 - 6.19 Contenedor por unidad
- 7. Movimiento a bordo:
 - 7.1 Por TM
- 8. Contenedor por unidad con equipo del buque
- 9. Contenedor por unidad con equipo de tierra
- 10. Pontones o pinbox cada unidad
- 11. Transbordo directo de carga suelta por TM
- 12. Llenar o vaciar contenedores acomodar carga TM
- 13. Estiba encastillada en áreas de almacenaje por TM o fracción

- 14. Báscula por servicio
- 15. Buceo por hora:
 - 15.1 Monitoreo y video grabación
 - 15.2 Fotografía a color
 - 15.3 Inspección submarina buzo
- 16. Alquiler equipo:
 - 16.1 Montacargas
 - 16.2 Portacontenedores llenos y vacios
 - 16.3 Tractor de arrastre
 - 16.4 Cabezal de terminal
 - 16.5 Vagoneta
 - 16.6 Plataforma
 - 16.7 Spreador para contenedores
 - 16.8 Almeja
 - 16.9 Equipo de construcción
 - 16.10 Barredora
 - 16.11 Grúas 6TM
 - 16.12 Grúa multipropósito :
 - 16.12.1 Por TM
 - 16.12.2 Por hora o fracción
- 17. Otros servicios:
 - 17.1 Trasiego de mezclas o aguas oleosas por TM
 - 17.2 Trasiego de basura por TM
- 18. Protección contra derrames por servicio
- 19. surveyor

Atendiendo buques graneleros, containers, pesqueros, roll-on/roll-off, cruceros, barcazas, carga general, tanqueros, veleros, fragatas/guardacostas,

remolcadores, embarcaciones de recreación, las 24 horas, 365 días según turnos el área operativa información recopilada por Empresa Portuaria Quetzal.”⁷⁸

Desafortunadamente ante la imposibilidad de contar con reglamentos tarifarios de los Puertos San José y Champerico, no fue posible realizar un estudio sobre las tarifas en la actividad de pesca artesanal y semi industrial.

A continuación se describe las tarifas de Puerto Santo Tomás de Castilla, las que se encuentran autorizadas por el “Acuerdo Gubernativo número 12-2007, y que se encuentran vigentes, así mismo se anota que el referido tarifario lo publican a manera de tabla la que encontrará en los anexos de la presente investigación. Al igual que Puerto Quetzal, Puerto Santo Tomás de Castilla, administrada por Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, atiende 24 horas al día 365 al año, lo único es que utiliza tarifa extraordinaria en días festivos, de asueto.”⁷⁹

A continuación se describe los servicios que presta la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla en el puerto del mismo nombre:

1. Servicios a Naves:
 - 1.1 Uso de puerto
 - 1.2 Estadía
 - 1.3 Protección de buques
 - 1.4 Práctica je especial
 - 1.5 Remolcaje especial
 - 1.6 Barreras
 - 1.7 Fondeo
 - 1.8 Agua potable
 - 1.9 Lancha
 - 1,10 Seguridad portuaria

⁷⁸ Empresa Portuaria quetzal *Op.cit.*

⁷⁹ Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla. *Op.cit.*

- 2. Otras tasas:
 - 2.1 COCATRAM
 - 2.2 CPN
- 3. Alquiler maquinaria:
 - 3.1 Montacargas
 - 3.2 Tractor remolque
 - 3.3 Vagoneta
 - 3.4 Cargador frontal
 - 3.5 Camión volteo
 - 3.6 Carretilla pórtico
 - 3.7 Cabezal
 - 3.8 Plataforma
 - 3.9 Spreader
 - 3.10 Pallet Jack
- 4. Servicios a la Carga:
 - 4.1 Descarga y carga fruta fresca paletizada
 - 4.2 Descarga y carga de mercadería general
 - 4.3 Granel sólido
 - 4.4 Granel líquido
 - 4.5 Contenedores grúa muelle
 - 4.6 Contenedores grúa buque
 - 4.7 Furgones
 - 4.8 Vehículos
 - 4.9 Otros servicios a contenedores y furgones:
 - 4.9.1 Movimiento interno
 - 4.9.2 Reestiba contenedor grúa liebherr
 - 4.9.3 Reestiba contenedor en buque
 - 4.9.4 Móvil. Tapa escotilla liebherr y buque
 - 4.9.5 Electricidad
 - 4.9.6 Servicio de báscula
 - 4.9.7 Almacenaje mercadería:

- 4.9.7.1 Mercadería general
- 4.9.7.2 Vehículos
- 4.9.8 Almacenaje de Contenedor y furgón:
 - 4.9.8.1 Almacenaje
 - 4.9.8.2 Almacenaje chasis plataforma
- 4.9.9 Revisión Contenedores:
 - 4.9.9.1 Revisión Selectivo/ SAT
- 4.9.10 Vaciados y llenados:
 - 4.9.10.1 Vaciado llenado carga granel
 - 4.9.10.2 Vaciado llenado vehículos
 - 4.9.10.3 Vaciado llenado 10 ton. mínimo
- 4.9.11 Demoras a los buques:
 - 4.9.11.1 Convencionales
 - 4.9.11.2 Portacontenedores multipropósito
 - 4.9.11.3 Roll-On-roll-off
 - 4.9.11.4 Granel líquido
 - 4.9.11.5 Granel sólido
- 4.9.12 Demoras a la mercadería:
 - 4.9.12.1 Vaciado llenado
- 4.9.13 Descarga carga gruas liebherr
- 4.9.14 Otros servicios a granel líquidos y sólidos:
 - 4.9.14.1 Conexión desconexión tuve
 - 4.9.14.2 Medición tanques
- 4.9.15 Otros servicios a la mercadería:
 - 4.9.15.1 Entarimado
 - 4.9.15.2 desentarimado
- 5. Derechos a la Carga:
 - 5.1 Muellaje Importaciones:
 - 5.1.1 Vehículo y repuestos
 - 5.1.2 Contenedor – furgón vacío
 - 5.1.3 Granel sólido

- 5.1.4 Pasajeros
- 5.1.5 Granel líquido
- 5.1.6 Fruta fresca paletizada
- 5.1.7 Carga general
- 5.1.8 Contenedor furgón lleno
- 5.2 Muellaje Exportaciones:
 - 5.2.1 Vehículos y repuestos
 - 5.2.2 Contenedor furgón vacío
 - 5.2.3 Granel sólido
 - 5.2.4 Pasajeros
 - 5.2.5 Granel líquido
 - 5.2.6 Fruta fresca paletizada
 - 5.2.7 Carga general
 - 5.2.8 Contenedor furgón lleno seco
 - 5.2.9 Contenedor furgón refrigerado

3.2.2. Régimen jurídico portuario

Todos los puertos están administrados por entidad o empresa pública o privada, la que se regirá cuando es el caso de las entidades públicas por una Ley Orgánica, en las que se puede apreciar que se ha mantenido una participación tanto del Estado, trabajadores como iniciativa privada, y en el caso concreto de la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, la misma se rige por el contrato de concesión. En ese orden de ideas es necesario hacer la anotación que tanto Puerto San José y Puerto Champerico, no se puede verificar y analizar sus normas por la imposibilidad de llegar a contar con ellas. Sin embargo los tres puertos activos cuentan con sus respectivos reglamentos interiores de trabajo, reglamentos de seguridad portuaria, higiene mental, de desechos, etcétera, con los que se lleva a cabo sus fines, sin embargo en el tema de manejo de mercancías peligrosas falta regulación legal a nivel nacional para ser tratadas en los puertos por lo que se hace de manera empírica.

Puerto Santo Tomás está Administrado por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla quien se rige por Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, contenida en el Decreto número 4-93, del Congreso de la República, de fecha dos de marzo de mil novecientos noventa y tres, la cual se divide en siete capítulos, y de la cual se estudiara y analizará los artículos fundamentales para lograr el objetivo de la investigación de lograr una ley general.

Puerto Quetzal está administrado por la Empresa Portuaria Quetzal, quien se rige por la Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal Decreto Ley número 100-85, y que de igual manera que Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla se analizaran los artículos fundantes para lo lograr el objetivo de la investigación de lograr una ley general.

3.2.3. Régimen jurídico tarifario

Todas las empresas portuarias del país a excepción de Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios, concesionada a COBIGUA, S.A., regulan su reglamento tarifario a través de Acuerdos Gubernativos, pues como ya se dijo son entes del Gobierno Central o sea del Organismo Ejecutivo, ya que los puertos son estatales y están administrados por empresas netamente estatales salvo la excepción mencionada.

Empresa	EMPORNAC	EPQ	TFPB COBIGUA, S.A.	EPNAC	PUERTO SAN JOSE
Reglamento	Reglas del Plan de Tarifas Portuarias de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.	Tarifas por Servicios Portuarios por Puerto Quetzal.	Reglamento del Régimen Tarifario Cobigua.	Reglamento Tarifario Puerto de Champerico, no se encontró.	No se encontró.

Vigencia del Reglamento Tarifario	2007	Octubre 2003	Julio 2003	Sin fecha	-----
Regulación de Tarifas	Por unidad de dólar	Por unidad de dólar	Por unidad de dólar	Sin especificación	-----
Órgano Administrativo regulador de Tarifas Portuarias	Junta Directiva (Intervenida)	Junta Directiva (Intervenida)	Junta Administradora de la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios y Gerencia General	No se encontró	-----
5 Principales Servicios	Servicio de embarque, de desembarque, al buque, recepción de contenedores, despacho de contenedores.	Uso de puerto, servicio de remolcaje, pilotaje, carga, descarga, transferencia, despacho, muellaje y almacenamiento.	No entregaron información.	Sin especificación	-----

3.2.4. Estatutos legales de los puertos

Dentro de los cuerpos legales que rigen a los puertos se encuentran los siguientes:

- a) Libro III del Código Marítimo, del derogado Código de Comercio Decreto Gubernativo 2946;
- b) Reglamento para el Gobierno y Policía, de los puertos de la República, 1939;
- c) Ley de la Comisión Portuaria Nacional que fue creada por Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972, modificado dos veces por Acuerdo Gubernativo del 6 de abril de 1972, Acuerdo Gubernativo número 774-83 del 19 de octubre de 1983;
- d) Ley del Organismo Ejecutivo Decreto 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, véase Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que es el ente rector de puertos y Ministerio de la Defensa

Nacional, quien es quien presta seguridad portuaria y nacional de vías navegables;

- e) Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, Decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala;
- f) Ley de Zonas Francas, Decreto 65-89 del Congreso de la República de Guatemala;
- g) Ley de Migración, Decreto número 95-98 del Congreso de la República de Guatemala;
- h) Ley Orgánica de la Zona Libre de Industria y Comercio Santo Tomás de Castilla, Decreto número 22-73 del Congreso de la República de Guatemala;
- i) Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Acuerdo Ministerial número 469-2008, Ministerio de Economía.
- j) Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, Decreto Ley número 100-85 de la Presidencia de la República de Guatemala;
- k) Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Decreto número 4-93, del Congreso de la República;
- l) Convenio sobre Seguridad e Higiene, del 05 de diciembre de 1981, Ginebra, 65ª reunión CIT;
- m) Convenio sobre el Trabajo Portuario, de la Organización Internacional del Trabajo;
- n) Convenio sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, del 19 de febrero de 1961, en la 41ª Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo;
- o) Convenio sobre la Protección de los Cargadores de Muelle contra los Accidentes, 30 de octubre de 1934, en Ginebra en la 16ª reunión de la Organización Internacional del Trabajo;
- p) Convenio del Mar, en la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- q) Convenio de Antigua, del 27 de agosto del 2010;

- r) Convenio de Londres, sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1972;
- s) Certificado de Sanidad a Abordo, que contiene el Reglamento Sanitario Internacional; entre otros.

3.2.5. Naturaleza jurídica de los servicios portuarios

Los servicios portuarios, explotación y administración de los mismos, se consideran parte de la función estatal que se traduce en la prestación de un servicio público. Sin embargo en el régimen de Derecho Administrativo estos servicios pueden ser prestados por particulares vía actos administrativos emitidos por la autoridad, esto es permisos, licencias, licitaciones, pero sobre todo concesiones por 25 a 50 años como establece la ley.

En el caso de las instalaciones portuarias, los servicios que presta, su explotación y administración, se entienden por ley como una actividad que debe ser prestada por el Estado, a través de las empresas portuarias.

Por lo anterior relacionado los servicios portuarios son de naturaleza pública y fundamentan su existencia en base a la naturaleza y según la titularidad de los mismos, algunos como servicios públicos y otros como actividades comerciales (Puerto Barrios y parte de Puerto Quetzal), las cuales permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario manteniendo el acceso dinámico y las vías de comunicación indispensables para la navegación. La consideración de servicios públicos conlleva la sujeción a una regulación y control específico, a su vez que como operación comercial se encuentran sometidos al poder de policía del Estado.

3.2.6. Contrato de adhesión

Según el **Código Civil** se estipula en el artículo 1520 que “*Los contratos de adhesión, en que las condiciones que regulan el servicio que se ofrece al público son establecidos sólo por el oferente quedan perfectos cuando la persona que usa el servicio acepta las condiciones.....*”⁸⁰

Se infiere que es aquel contrato que se redacta por una sola de las partes y el aceptante simplemente se adhiere o no al mismo, aceptando o rechazando el contrato de su integridad. Un contrato de esta naturaleza es de consumo (energía eléctrica, agua potable, telefonía, cable, servicios portuarios, la mayoría de contratos de seguro y contratos bancarios, etcétera) pero no queda excluida en la contratación singular entre el oferente y aceptante.

De lo anterior el contrato de adhesión es un contrato típico, en el que las cláusulas son dispuestos de manera que el otro no puede modificarle ni puede hacer otra cosa que aceptarlo o rechazarlas, de tal de tal suerte que este último no presta colaboración alguna a la formación del contenido contractual, quedando así sustituida la ordinaria determinación bilateral del contenido del vínculo por un simple acto de aceptación o adhesión al esquema predeterminado unilateralmente.

Según el **Diccionario de Cabanellas** “*es la aceptación de reglas contractuales impuestas por una de las partes, sin discutir las mismas.*”⁸¹

⁸⁰ Código Civil, Decreto ley numero 106, fecha de consulta 10 de junio 2013

⁸¹ CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. Buenos Aires, Argentina, Editorial Heliasta, 14ava. Edición.1979.

En este orden de ideas se hace una pausa para verificar que en nuestro ordenamiento jurídico las modalidades de los contratos mercantiles referentes a estas actividades son netamente atípicos, pues en cuanto al contrato de transporte marítimo solo establece en el Código de Comercio en el artículo 808 la Carta de porte. *“El porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, que entregará al cargador, o, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque. En todo caso, el porteador estará facultado para exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de su entrega.”*⁸² el contrato por carta de porte o conocimiento de embarque.

Se infiere entonces que el contrato de transporte por agua es aquél en el cual una de las partes (transportador, empresa de transporte), asume la obligación de resultado de trasladar o conducir personas o cosas entregadas por la otra parte contratante (cargador), por el espacio acuático, y mediante la utilización de un buque, desde un lugar geográfico a otro (puerto de embarque o puerto de destino), a cambio de un precio en dinero (que en caso del contrato de transporte de pasajeros recibe el nombre de pasaje, billete o ticket y en el caso de transporte de cosas recibe la denominación de flete); y el contrato de adhesión del que se trata entra precisamente cuando se utiliza el puerto de embarque o puerto de destino, pues dentro de este movimiento es necesario que el transportador conozca y sepa de las condiciones derechos y obligaciones de los puertos por donde se trasladarán o conducirán personas o cosas, para llegar a su destino final, es por ello que dependiendo de las condiciones el transportador utiliza o no los servicios de determinados puertos, así mismo se pueden contratar por contrato de póliza de fletamento y por contrato por conocimiento de embarque, este último es el más utilizado en Guatemala.

⁸² Código de Comercio decreto número 2-70, fecha de consulta 12 de junio 2013.

Para conocer las diferencias del uno con el otro, el contrato por póliza de fletamento es el aquel que admite más series de variantes, se refiere a la capacidad total del buque, el transporte se hace siempre en buques tramps, es la modalidad usual para el transporte a granel a través de buques graneleros de carga masiva, además es común que en estos se contrate el flete más no los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga a diferencia de los buques conferenciados que generalmente tienen incluido estos gastos en la tarifa de flete. Se trata generalmente de cargamentos (gráneles sólidos o líquidos) procedentes de un solo remitente o destinados a un receptor único.

Dos formas distintas de contratar el transporte marítimo

Contrato por póliza de fletamento.



Contrato por conocimiento de embarque.





www.fppt.info

Grafico 1 ⁸³

⁸³ Contrato de trasporte marítimo disponible en red: <http://www.slideshare.net/Angelitalbarra/contrato-de-transporte-maritimo#btnNext> fecha de consulta: 23 de agosto de 2013

El por qué usar conocimiento de embarque radica en que este cumple con tres funciones importantes para el tráfico mercantil y son:

- a) Es un recibo de carga;
- b) Es evidencia de los términos del control de transporte; y
- c) Es un documento negociable por las mercaderías descritas en el mismo.

Cuando un armador recibe la carga a bordo del buque, extiende un conocimiento declarando haber recibido las mercaderías que se describen con cantidades y aparente buena condición a menos que haya observaciones, para ser transportadas en cierto buque hasta el puerto declarado, en el caso de nuestros puertos estos documentos cuando se solicitan los servicios portuarios aseguran no sólo la prestación de los servicios y cantidad sino el pago de los mismos, estas acciones se verifican por las navieras.

Todo proceso portuario tiene normas y leyes donde se muestran las responsabilidades que se toman a partir de un contrato de transporte, con el de facilitar toda actividad que se realice en los términos marítimos.

3.2.7. Obligaciones y derechos por parte de la portuaria al momento de prestar servicios portuarios

El derecho portuario combina aspectos relacionados con el Derecho Marítimo, Derecho de Civil, Derecho Internacional, Derecho Administrativo, Derecho Tributario, Derecho Laboral, Derecho Ambiental, y otras ramas del Derecho, como resultado las obligaciones y derechos al prestar servicios portuarios, sin embargo en este tema se enfoca propiamente al servicio portuario.

- a) Derechos:
 - 1. Reclamaciones de responsabilidad patrimonial por daño a instalaciones portuarias;
 - 2. Pago de tarifas por servicios portuarios;

3. Autorizar y concesionar servicios portuarios;
4. Desahucio administrativo;
5. Prestar servicios complementarios como transporte;
6. Otorgar arrendamientos de buques, astilleros, bienes muebles e inmuebles;

b) Obligaciones:

1. Contar con un seguro por riesgos y siniestros de amplia cobertura;
2. Reclamaciones de responsabilidad patrimonial por daños al buque;
3. Reclamaciones de responsabilidad patrimonial por daños a la carga;
4. Responsabilidad por las operaciones de tráfico portuario;
5. Contar con seguridad portuaria;
6. Tener una buena señalización portuaria;

3.2.8. Responsabilidad civil por incumplimiento en la prestación de servicios

La responsabilidad civil por incumplimiento de las prestaciones de servicios dependiendo de los contratos suscritos, tienen por objeto el pago de los daños y perjuicios, pero sólo si el seguro de caución no responde, sin embargo cuando se reporta a tiempo cualquier siniestro puede darse la situación de cambiar al puerto más cercano para la prestación del servicio portuario.

3.2.9. Análisis jurídico de las leyes orgánicas de las portuarias

Dentro de este sub tema se analizará si las leyes orgánicas de las portuarias que prestan servicios portuarios y de las cuales se obtuvo información tarifaria y de conformación, para analizar si estos permiten la unificación en tarifas que dentro de este estudio se propone.

Artículo	Santo Tomás de Castilla	Puerto Quetzal
1º. Características.	Es una entidad del Estado que goza de autonomía para operar, descentralizada, con personalidad jurídica propia.	Es una entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica propia.
6º Fines. 4º Objetivos.	<p>a) Administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios conexos;</p> <p>b) Administrar y proporcionar cualquier otro servicio público afín con su actividad.</p>	<p>a) Satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de personas;</p> <p>b) Proporcionar servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna;</p> <p>f) Aprobar programas y proyectos portuarios, fijando las tarifas que deberán cobrarse por los servicios que preste;</p>
31º. Cobros y pagos. 26º. Pagos de servicios.	El sistema de cobros y pagos de la Empresa se regirá por las disposiciones del Reglamento Tarifario respectivo.	Los servicios prestados por la Empresa deberán cobrarse de conformidad con la tarifa establecida y el reglamento. Salvo lo establecido en convenios y leyes aplicables, la Empresa no podrá prestar servicios gratuitos.

Del recuadro antes realizado se infiere que las empresas portuarias del país cuentan con autonomía y personalidad jurídica, por lo que a través de la Junta Directiva de cada uno de ellos en acuerdo conjunto se puede llevar a cabo la forma legal para unificar un tarifario de servicios portuarios, ya que son estos quienes tienen la facultad para realizar el tarifario que en este estudio se propone y se eleve al ejecutivo para su promulgación, por vía Acuerdo Gubernativo.

3.2.10. Estándares de Calidad de los Puertos Centroamericanos

Según **Hernán Javier Pulido**⁸⁴, un estándar de calidad “*es el que reúne los requisitos mínimos en busca de la excelencia dentro de una organización institucional*”. De lo anterior se comparte con el autor relacionado que existen estándares básicos de competencia que dan criterios claros y públicos que permitan encontrar el punto de referencia que se debe cumplir y el exceso será el adicional o excedente que marca la diferencia. Cuando se habla de estándares de calidad, se está ante normas y protocolos internacionales que deben cumplir los productos de cualquier clase para entregar o consumir por el usuario final; lo que infiere que son sistemas de administración de calidad, de esa cuenta es que se habla de las normas de calidad ISO 9000, ISO 9001, ISO 14001, AS 9100, que deben tener los productos en general.

Ante esta situación de normas de calidad se refleja que va aparejada la calidad del producto o servicio que serán los mecanismos, acciones y herramientas que se utilizarán para verificar si existen errores en la producción del producto o servicio, que no son más que los controles de calidad.

De lo anterior relacionado se infiere que la marca de calidad de los servicios eleva la eficiencia de los servicios con la participación en las terminales portuarias de maniobras, autotransporte, ferrocarriles, etcétera y por ende eleva el nivel de competitividad de los puertos, que muy pronto en Guatemala serán más de los tres activos.

Así mismo al hablar de estándares de calidad, no se habla de un tema novedoso pues la seguridad para terminales, buques, tanques, pues se tiene conocimiento

⁸⁴ Pulido, Hernán Javier, Documento para la Comunidad de la ICET, en busca de la Excelencia, Universidad de Pamplona, 2004. fecha de consulta 24 de agosto 2013.

que desde la década de los 70', ya se tenían normas de seguridad para puertos así pues la Cámara Naviera Internacional, en su Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, dio a conocer la Guía Internacional de Seguridad para Terminales y Puertos,⁸⁵ en la que destaca las normas de seguridad o calidad de los servicios que deben llevarse a cabo en las actividades cuando un buque se encuentra en un muelle petrolero que son veintitrés, entre las que destacan: los procedimientos de emergencia, condición de preparado, fumar, trabajos en muelle; así mismo la coordinación entre el buque y la terminal antes de iniciar la manipulación de la carga, entre las que destacan información general del buque a la terminal antes de atracar, inspección de la carga, chequeo de seguridad del buque; así también las precauciones antes y durante la manipulación de la carga y otras operaciones en tanques de carga, que no es más que la manipulación de la mercancía a granel de sólidos y líquidos, que dentro de los servicios ocupa un lugar especial al ser de las cargas peligrosas.

Dentro de ellos destacan las precauciones en la apertura de tanques de carga, sala de bombas, mangueras, condiciones climáticas, derrame y filtración accidental; así pues se habla de la manipulación de la carga y del lastre, dentro de este servicio destaca la medición y toma de muestras, manipulación de cargas acumuladoras de estática, operación de carga y descarga, transferencia entre buques; así también las normas a seguir en las operaciones de buques de doble casco, que requieren entre otras estabilidad, ventilación, limpieza del tanque y manipulación después de una filtración.

⁸⁵ Publicación de la Biblioteca Británica, de la Guía Internacional de Seguridad para Terminales y Buques Tanques Petroleros, por la Cámara Naviera Internacional, a través del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, Asociación Internacional de Terminales y Puertos, Cuarta Edición, título I, ISBN 1 856090817, traducido de la obra "Internacional Safety Guide For Oil Tankers & Terminals", por Antares Naviera, S.A., revisado por Oscar Dilotti Horacio Mongui y Armando Barraquero, fecha de consulta 24 de agosto 2013.

Otro servicio que destaca es el de sistema de gas inerte fijos, en este servicio destacan las actividades de métodos para reemplazar las atmosferas de tanques, precauciones en riegos de salud, suministro de gas inerte, reparaciones de planta de gas inerte; otro servicio especial es el de procedimientos de emergencia, que contempla las normas a seguir en incendios en buques, tanto en una terminal como fondeado, echazón de la carga; así también trata las normas a seguir por productos tóxicos, estas normas son de vital importancia, pues el manejo de sustancias peligrosas en la actualidad tiene importancia relevante ya que los puertos son unos de los primeros contaminantes del los mares y océanos, por lo que debe de acatarse normas que busquen minimizar todo tipo de contaminación auditiva, ambiental y operacional.

En ese orden de ideas a continuación se listan los certificados con deben contar las terminales portuarias:

- a) Certificación BASC e ISO 28000;
- b) ISO 9000 Y 9001;
- c) Declaración GUA-CIV-002;
- d) Certificación No. GTMGUA00001-3;
- e) Certificación No. 5047410117;
- f) Certificado ISPS o International Ship and Port Facility Security Code, código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias promovido por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional;
- g) Certificación OHSAS 18001:2007, certificación que avala que el sistema de gestión;
- h) Servicio de seguridad ;
- i) Sistema de circuito cerrado de televisión;
- j) Sistema de control de acceso a las instalaciones;
- k) Sistema de vigilancia tanto marítima como terrestre;

- l) Sistema de comunicación integrado por vía radio en banda marina VHF, teléfonos móviles, internet, red interna y sistema de detección de buques;
- m) Sistema de prevención y combate de incendios, certificado por la NFPA;
- n) Sistema de verificación y análisis de personas, unidades de transporte de mercadería que ingresa y egresa;
- o) Programa de seguridad portuaria encargada de la revisión de la carga tanto intructiva y no intructiva;
- p) Sistema de gestión de control y seguridad para el aseguramiento de la cadena logística de la carga;
- q) Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para la prevención y riesgos laborales.

Estos certificados son entre otros los principales para que una Terminal Portuaria sea calificada como puerto seguro, sin embargo no todos los puertos guatemaltecos cuentan con todas estas certificaciones, lo que los pone en desventaja en relación a otros puertos de la región y principalmente del Canal de Panamá, por lo que al generar una igualdad en servicio entre ellos, estos deben apuntar no sólo a certificarse sino a proporcionar el excedente que de cómo resultado un mejor servicio al usuario y por ende preferencia entre las terminales de la región

3.3. Servicios y tarifas brindados por las portuarias del país

3.3.1. Servicio de los buques

Servicios	Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal	Puerto San José	Puerto Champerico
Prácticaje	XX	XX	XX		
Remolcaje	XX	XX	XX		
Servicio de Estadia	XX	XX	XX		
Ayuda a la Navegación	XX	XX			
Servicio de Lanchas	XX	XX	XX	XX	XX
Suministro de Agua y Luz	XX	XX	XX		
Servicio de Carga y Descarga	XX	XX	XX		
Corredera	XX				
Contenedores	XX				
Cabotaje	XX				
Alquiler de Embarcaciones	XX				
Alquiler de Astilleros	XX				

Derecho de Puerto		XX			
Tasa Portuaria		XX			
Trasiego de Desechos S/L	XX		XX		
Estiba	XX		XX		
Báscula			XX		
Remolcadores	XX	XX	XX		
Control de Tráfico	XX	XX	XX		
Pilotaje			XX		

3.3.2. Servicio de cargas

Servicios	Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal	Puerto San José	Puerto Champerico
Muellaje			XX		
Servicios de Transferencia		XX	XX		
Servicio de Almacenaje	XX	XX	XX		
Servicio de Contenedores y Furgones		XX	XX		
Entrega		XX			

Directa					
Servicios Varios		XX			
Arrendamiento de Equipo		XX			
Despacho		XX	XX		
Desembarque y Reembarque			XX		

3.3.3 Otros servicios:

Servicios	Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal	Puerto San José	Puerto Champerico
SAT	XX	XX	XX		
Aduana	XX	XX	XX		
Bancos	XX	XX	XX		
Agentes Aduaneros	XX		XX		
Policía Anti narcótica	XX		XX		
Movimiento de contenedores	XX	XX	XX		
Movimientos a Bordo			XX		
Vaciado y Llenado de	XX	XX	XX		

Contenedores					
Acomodamiento de carga	XX	XX	XX		
Serv. de Buceo			XX		

En las tablas insertadas e información descrita, cada uno de los puertos del país tienen una clasificación sobre los servicios a los buques, a la carga u otros servicios, por ello a continuación se describen los conceptos sobre los servicios que se brindan los cuales fueron recabados del Reglamento del plan de tarifas portuarias de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla Acuerdo de Junta Directiva No. 012-2007, con el objeto de ilustrar cada uno, los cuales se dividen de la misma forma en que se dividieron en las tablas relacionadas y son los siguientes:

a) Servicios a los buques:

1. Uso de puerto: Incluye 1.1 el uso del canal de navegación, dársena de maniobras, uso de radio ayuda, faros y boyas; 1.2 el Prácticaje, que es el servicio de asesoría obligatoria del Práctico al Capitán a bordo del buque en todas las embarcaciones desde la entrada del canal de acceso (faro villedo), maniobras de fondeo, si fuere necesario maniobras de atraque, maniobras de desatraque y de asesoría para la navegación de salida por el canal de acceso hasta faro villedo; punto donde concluye el servicio normal; 1.3 el Remolcaje, que es el servicio obligatorio de uso de remolcador para las maniobras de atraque y maniobras de desatraque en el atracadero asignado, desde o hacia la dársena de maniobras.⁸⁶

⁸⁶ Reglamento del plan de tarifas portuarias de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla Acuerdo de Junta Directiva No. 012-2007

2. Estadía: Cobro por uso del muelle para operaciones de carga o descarga de mercaderías, desembarque o embarque de pasajeros u otras funciones. 2.1 práctica especial. Servicio de asesoría del Piloto Práctica para los busques en maniobras diferentes al práctica je contemplado en el Uso de Puerto.⁸⁷
3. Remolcaje Especial son los servicios especiales de remolcaje en las dársenas del puerto o fuera de ella.⁸⁸
4. Suministro de Agua: El servicio consiste en el abastecimiento de agua a las naves atracadas en el muelle, lo que deberá ser solicitado por escrito por los navieros o su representante.
5. Barreras para contención de derrames. Tarifa por el uso de barreras especiales para prevenir la dispersión de los derrames de líquidos.
6. Protección de buques. Tarifa por los servicios de protección y resguardo de buques y carga exigidos.
7. Carga / descarga. Es la operación o conjunto de operaciones que se ejecutan para posibilitar el traslado de las mercaderías que son recibidas en el puerto desde el transporte interior al transporte marítimo.
8. Carga descarga. Servicio que se presta a la carga general, fruta fresca paletizada, vehículos, contenedores o furgones, graneles sólidos y líquidos para trasladarla desde el muelle al costado de la nave, a las bodegas, tanques, cubierta de la nave o viceversa.⁸⁹
9. Recepción o despacho: Servicio que se presta para recibir carga general, fruta fresca paletizada, contenedores o furgones, granel solidó o vehículos del medio de transporte y colocarla en su sitio de reposo en el almacén o patio de apilamiento o aparcamiento; o el servicio que se presta para entregar la carga, general, fruta fresca paletizada, vehículos, graneles solidos, contenedores y furgones de su sitio de reposo en el almacén, patio

⁸⁷ *Ibíd.*, pág. 18

⁸⁸ *Ibíd.*, pág. 19

⁸⁹ *Ibíd.*, pág. 21

de apilamiento o aparcamiento al medio de transporte terrestre. Cuando se soliciten servicios de Recepción.⁹⁰

b) Otros servicios a los buques y a la carga:

1. Movimientos internos de contenedores y furgones: Servicio de movilizar un contenedor o furgón en una misma área de apilamiento o entre diferentes áreas de apilamiento. 1.1 reestiba a bordo. Servicio de movilizar carga general, fruta fresca paletizada, contenedores, furgones y vehículos en una misma nave utilizando para ello grúas del buque o grúas del muelle; 1.1 vaciado y llenado de contenedores o furgones. Servicio prestado para retirar la mercadería de un contenedor o furgón y depositarla en un patio o almacén; para retirar las mercaderías de un patio o almacén y colocarlas dentro de un contenedor o furgón o para reacomodar la carga en un mismo contenedor o furgón.⁹¹
2. Suministro de energía eléctrica: Suministro de energía eléctrica que se presta a las naves atracadas al muelle o a los contenedores apilados o furgones aparcados en los patios. Deberá solicitarse por escrito por el naviero o su representante autorizado.
3. Almacenaje: Servicio de resguardo y protección de mercaderías, contenedores o furgones, chasis, plataformas y vehículos en los almacenes o patios de apilamiento y aparcamiento. El cobro se aplicará concluido el periodo libre de almacenaje hasta el despacho en la importación y hasta la finalización de la operación de carga en exportación⁹²
4. Servicio de báscula: Servicio obligatorio de pesaje de las unidades de transporte terrestre por su ingreso y salida del Recinto Portuario.⁹³

⁹⁰ *Ibíd.*, pág. 22

⁹¹ *Ibíd.*, pág. 23

⁹² *Loc.cit*

⁹³ *Ibíd.* Pág. 24

5. Alquiler de equipo portuario: Servicio de alquiler de equipo portuario. El costo del Operador se cobrara adicionalmente.
6. Medición de tanques: Cobro por el servicio de medición de los tanques de depósito de gránemeles líquidos antes y después de las operaciones de carga o descarga de los gráneles líquidos.⁹⁴
7. Conexión o desconexión de mangueras para manejo de graneles líquidos: Inactividad que comprenden el tiempo que dure la conexión al inicio de las operaciones. La desconexión después de finalizada la operación y los tiempos de desconexión y conexión de mangueras, durante las operaciones cuando se descarguen o carguen diferentes tipos de productos.⁹⁵
8. Espera de órdenes de bombeo: Esta inactividad se computara desde el momento que la manguera este conectada, hasta el momento en que se dé la orden de bombeo o cuando una vez suspendido el bombeo, este se inicia de nuevo.
9. Reparación de tubería: Inactividad que se produce cuando el bombeo se suspenda por causa de reparaciones en la tubería.⁹⁶
10. Lancha de pasajeros: Movimiento que ejecuta la lancha para transportar pasajeros y/o materiales del muelle al buque o viceversa. Incluye lancha, tripulación y combustible.⁹⁷
11. Limpieza de muelle: Servicio obligatorio de limpieza de muelle al finalizar las operaciones, específicamente en el atracadero de atención del buque, este servicio no exime a las compañías estibadoras de la limpieza constante del área de trabajo. Cuando un buque es movilizado para otro atracadero es sacado a fondeo responsabilidad de las estibadoras la

⁹⁴ Tarifa por los servicios portuarios de Puerto Quetzal y su reglamento Acuerdo Gubernativo no.563-2003.

⁹⁵ Reglamento del plan de tarifas portuarias de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla. Op.cit. pág. 27.

⁹⁶ Loc.cit

⁹⁷ Tarifa por los servicios portuarios de puerto quetzal y su reglamento. Op.cit pág. 17

limpieza de muelle. Si un buque es abarloado a otro quien pagara la limpieza será el buque atracado al muelle.⁹⁸

12. Traslado de basura: Uso de las instalaciones portuarias para la extracción de desechos sólidos, no Contaminantes, de los buques, utilizando las medidas de seguridad necesarias, Previo autorización del Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación para el manejo de dichos materiales.⁹⁹

13. Buceo: Servicio de buceo dentro de la Zona de Abrigo del Puerto, para verificación de los daños, localización de objetos o inspecciones submarinas. Comprende personal (buzos), equipo de buceo y servicio establecidos en el régimen tarifario según solicitud. El tiempo se establece de acuerdo a lo que dure el servicio.¹⁰⁰

Los puertos son centro logísticos y dinámicos ya que continuamente tienen que estar cambiando y modificando sus servicios e instalaciones, esto en virtud de que se van adecuando a las necesidades y exigencias del mercado global.

⁹⁸ Loc.cit

⁹⁹ *Ibid* pág. 18

¹⁰⁰ *Ibid.* Pág. 24

CAPÍTULO 4: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En el presente capítulo se realiza la presentación, análisis y discusión de resultados sobre la viabilidad de crear un cuerpo legal que regule y generalice todos los servicios portuarios y las respectivas tarifas en los puertos guatemaltecos, esto con el objeto de tener puertos más competitivos a nivel regional.

4.1 presentación, análisis y discusión de resultados

Como consideraciones generales, en el estudio de crear un cuerpo legal que regule y generalice todos los servicios portuarios y tarifas, por los puertos de Guatemala, con el objetivo de reactivar la economía nacional y prestar en cada uno servicios portuarios de calidad y competitividad a nivel internacional con otros puertos, es debido realizar una breve síntesis de lo aquí investigado para llegar a entregar el resultado del mismo. Así pues se dice que Guatemala cuenta en la actualidad con cinco puertos marítimos, de los cuales dos se localizan sobre el litoral atlántico: Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios y los otros tres, Puerto Quetzal, San José y Champerico sobre el litoral pacífico. Los cinco puertos se comunican entre sí por la red vial nacional y en un tiempo también fue por vía ferroviaria la cual puede activarse nuevamente. Así mismo se presenta un escenario realmente único pues ambas costas donde se encuentran los puertos nacionales, cuentan con aguas poco o nada turbulentas que bien pueden ser objeto de explotación en cuanto al transporte marítimo multimodal por si así decirlo pues ya cuenta con infraestructura para dar inicio a una nueva era en el comercio marítimo; considerando que este es el que ha mantenido activo la cadena del comercio entre naciones a través de la historia. Dado que el crecimiento del comercio tiene un impacto real, el tener tarifas portuarias unificadas en la

República, lleva incluso a nivel centroamericano a una competencia más bien por servicio y competitividad.

Por ende, el **objetivo principal** en este estudio era: Analizar la viabilidad de la creación de una norma legal que regule y generalice los servicios prestados por las portuarias y la unificación de las tarifas por los servicios prestados, que a su vez nos llevara a analizar de que manera puede incidir la unificación de las tarifas portuarias por prestación de servicios en el desarrollo del sector marítimo y de la economía nacional. Las entidades administradoras de los puertos Santo Tomás, Puerto Barrios y Quetzal, tienen sus propias tarifas en las cuales prestan los siguientes servicios: servicio a los buques, uso de puerto, estadía, práctica especial, remolcaje especial, base tarifaria, servicio de lancha, servicio de agua, barreras para contención de derrames, fondeo, suministro de agua, protección de buques, servicio a la carga, muellaje carga y descarga, transferencias, recepción o despacho, movimientos internos de contenedores y furgones, estiba, cobro de llenado de contenedores y furgones, suministro de energía eléctrica y almacenaje, servicios no especificados, alquiler de equipo portuario, medición de tanques, inactividad computables a los clientes del puerto, inactividad computables a las empresas portuarias y demás servicios que tienen relación con las mismas, entre otros, por lo que gozan de una estructura similar como para poder unificar tarifas que puedan ser atractivas a los usuarios y a la economía nacional, esto debido a lo ya dicho que tienen servicios y tarifas. A razón de comentario de la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios, no se obtuvo información solida de los servicios y tarifas portuarias que actualmente prestan.

Las entidades administradoras de los Puerto San José y Champerico, se encuentran con un reto a nivel administrativo, infraestructura y presupuestario, pues los puertos se han convertido en artesanales y semi industriales, lo que hace que sean menos atractivos para el comercio marítimo, por no contar con la capacidad de prestar servicios portuarios, sin embargo con un gran potencial de ser puertos netamente turísticos, claro está con la debida remodelación, esto

sustentado a la poca información sobre las entidades administradoras de los puertos y basados en estudios y ponencias de la Comisión Portuaria Nacional, como los hechos sociales y naturales acontecidos.

La creación de este cuerpo normativo crearía una competencia sana para los puertos ya que en lugar de ver que puerto es el que tiene las tarifas más bajas o cual es el que tiene más ingresos se va a tomar en cuenta cual es el que presta un mejor servicio, ya que al tener unas mismas tarifas y prestar los mismos servicios, la competencia se va a dirigir por la calidad de los servicios y no al de los precios como pasa en la actualidad. Aunado a lo anterior para reactivar la economía nacional hay que explotar el área geográfica de nuestro país y la infraestructura actual, pues se sabe que en los próximos años se espera que se construyan dos nuevos puertos, tanto en el mar atlántico como en el pacífico, que no necesariamente sus capitales sean nacionales, así como ambiciosos proyectos en la región por lo que hay que prepararse para este impacto económico y estar a la vanguardia de logística marítima.

Por lo que el problema de los servicios y tarifas por servicios portuarios en Guatemala, generado porque cada puerto presta los servicios correspondientes a los buques y cobra por estos servicios dependiendo de lo establecido en su propio reglamento tarifario por lo que no existe algún tipo de control sobre las mismas, provocando que estas en muchos casos sean superiores, inferiores, subsidiados por otros pagos etcétera, al resto de países de la región convirtiéndonos en un país menos competitivo, se puede resolver al llegar a un acuerdo por actos administrativos de las Juntas Directivas de las entidades administradoras y Junta Administradora de la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios (a quienes se les vence el plazo de concesión en el año 2015), y así elevar a Acuerdo Gubernativo un reglamento tarifario sobre servicios portuarios, que sean competitivos por la calidad del servicio prestado, así como invertir para lograr que la logística abarque otros servicios como son los de traslados de mercancías y mercaderías, con lo

que se esperan más fuentes de trabajo y un mejor servicio y convertirse así en logística multimodal.

En cuanto a los objetivos específicos, se derivan del mismo objetivo general y Fueron tratados en cada uno de los capítulos que componen el presente trabajo de investigación, los que se mencionan y desarrollan de la siguiente forma:

a.) Analizar cada ley orgánica de las diferentes portuarias tales como la EMPORNAC, EPQ y EPNAC. Por lo que en dicho análisis se pudo observar que las portuarias que cuentan con leyes orgánicas, son EMPORNAC Y EPQ, el resto de puertos por ser puertos semi industriales o artesanales no cuentan con una ley orgánica en la cual se establezca la organización y los estatutos de los puertos

Siguiendo ese orden de ideas se pudo establecer que tanto la EMPORNAC como la EP cuentan con una ley orgánica muy similar una con la otra y la misma define a ambos puertos como empresas autónomas. Sin embargo, la misma Ley regula que sus acuerdos y reglamentos deben de tener la aprobación del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, por lo que mantiene fuertes vínculos de dependencia al ministerio antes mencionado.

Asimismo se establece que el Presupuesto anual de ingresos y egresos debe de ser aprobado por el Ministerio de Finanzas Públicas y el Ministerio de Comunicaciones. La creación de puestos y salarios debe ser aprobada por la Oficina Nacional de Servicio Civil.

También se pudo establecer que ambas leyes Orgánicas establecen los mismos fines y objetivos los cuales son los de Administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios.

b.) Analizar y verificar si existe algún proyecto de ley orgánica de las futuras portuarias que están próximas a construirse las cuales estarán ubicadas en el océano atlántico y el pacifico, dichas portuarias por ser parte del ambicioso proyecto del canal seco y que dicho proyecto se encuentra en su primera fase el cual consiste en la adjudicación y compra de terrenos aledaños para la construcción del canal y de los puertos, hasta el momento no se cuenta con un proyecto de ley orgánica para las futuros puertos los cuales se pretenden construir tanto en el océano atlántico como en el océano pacifico.

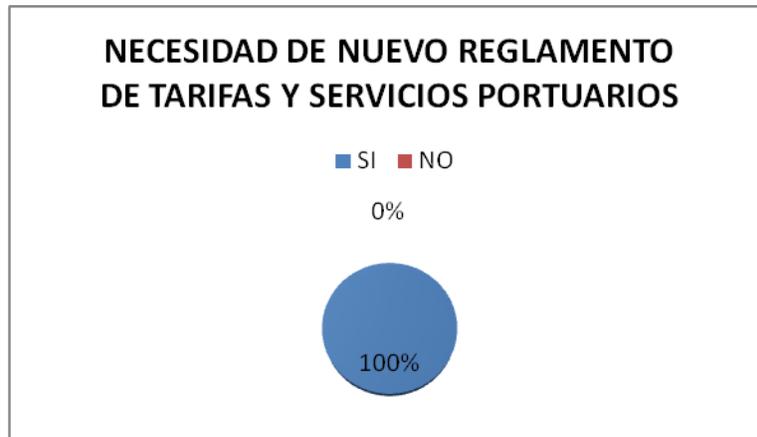
c).Verificar y analizar Régimen Tarifario de Servicio Portuarios de la EMPORNAC, EPQ y EPNAC. Y su reglamento, Por lo que en dicho análisis se pudo observar que todos los puertos del país tienen como fin común administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, transferencia de mercancías y servicios.

Siguiendo ese orden de ideas y según el análisis realizado se puede observar que ambos puertos prestan en su mayoría los mismos servicios y lo que los diferencia entre sí es el precio que cobran por los servicios prestados.

A razón de comentario es oportuno y muy importante mencionar en la realización del este trabajo de campo, es el marcado hermetismo que existió en la recolección de información, pues al acercarse para realizar cualquier clase de recolección de información la respuesta fue en algunas ocasiones que no se le había suministrado la información o simplemente no, ya que se piensa que la información puede ser usada de manera diferente; así pues se da inicio a plasmar el resultado de las encuestas realizadas a trece expertos de las áreas de operaciones portuarias de las EMPORNAC y EPQ.

El modelo de encuestas se encuentra plasmado como anexos.

1.- ¿Considera usted que es necesario tener un nuevo reglamento de tarifas y servicios portuarios?



Como se puede apreciar en la gráfica el cien por ciento de la muestra afirma que deben realizarse un nuevo reglamento de tarifas y servicios portuarios. Además se realizaron los siguientes comentarios a pesar de ser una pregunta cerrada: que en la realización de los mismos deben de tomarse en cuenta a los usuarios, realizarse cada cierto plazo definido y estar de acuerdo a los servicios de los puertos.

2.- ¿Qué opinión tiene sobre la idea de tener un cuerpo legal que regule y generalice los servicios y tarifas portuarias en las portuarias del país?

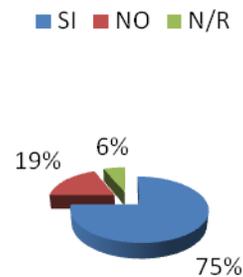
ES NECESARIO UN CUERPO LEGAL PARA LA UNIFICACIÓN DE SERVICIOS Y TARIFAS



Del presente resultado se evidencia que más de una tercera parte de la muestra opina que es positivo una regulación a nivel nacional con el fin de obtener mejores servicios y controles operativos – administrativos, en las portuarias.

3.- ¿Qué ventajas y desventajas considera usted que le traería a las portuarias del país la implementación de esta ley?

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE UNA LEY DE TARIFAS POR SERVICIOS



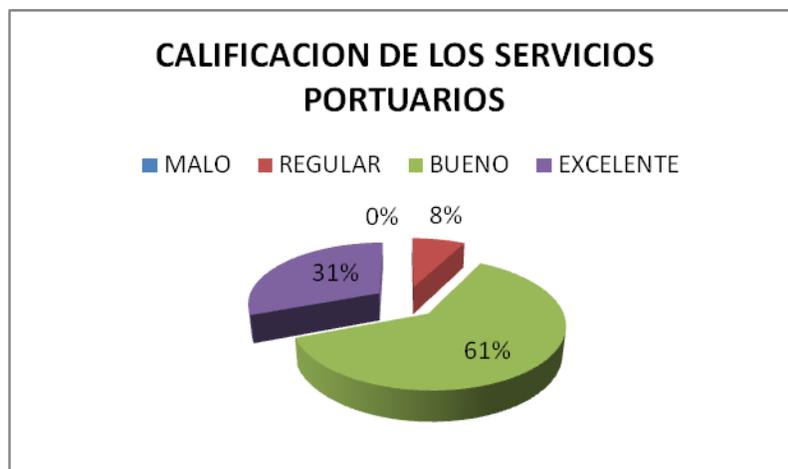
De la presente gráfica determinamos que las ventajas son en las áreas de control, estandarización de tarifa, competitividad, equidad, costos, más usuarios por la calidad del servicio y las desventajas las señalan en cuestión a la autonomía de las entidades, infraestructura diferentes, baja en el incentivo al operario.

4.- ¿Considera que la creación de dicha ley haría más competitiva a la institución a la cual usted representa? ¿Por qué?



En cuanto a estos resultados se puede observar que definitivamente una normativa que apunte a la calidad del servicio hace más competitiva a las portuarias en ese sentido, sin embargo existe el comentario sobre la portuaria concesionada la cual sería un caso especial.

5.- ¿Cómo calificaría usted el servicio que presta la institución en donde labora?



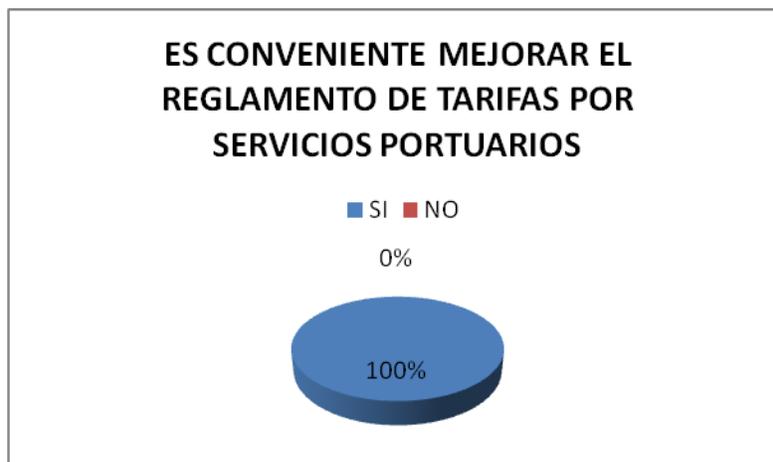
Al tenor de esta información se infiere que efectivamente se puede apuntar a la mejora de los servicios y hubiese algún tipo de norma que regule las tarifas.

6.- ¿Considera usted que las tarifas que se cobran por los servicios prestados en la institución en donde labora son competitivos?



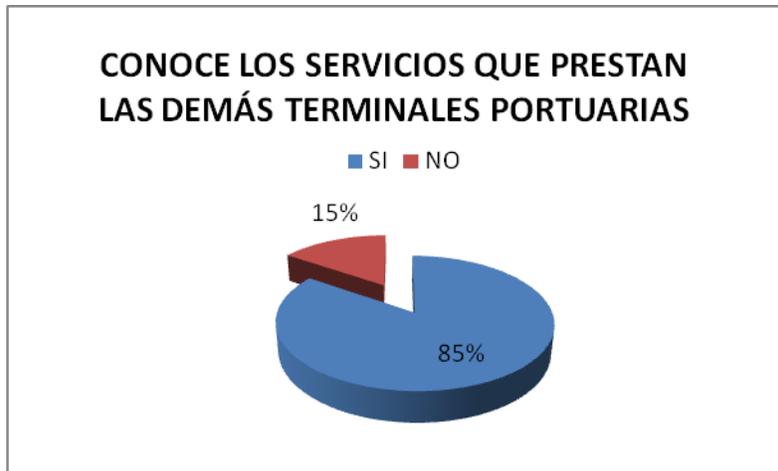
De la grafica anterior refleja que es necesario actualizar las tarifas según los costos de los servicios portuarios, ya que el margen existente es muy cercano, además de la tendencia de no poder prestar el servicio por diferentes causas.

7.- ¿Cree que sería conveniente mejorar el reglamento de servicios tarifarios de la institución en donde labora?



De la encuesta anterior se refleja que los expertos que laboran en las dos empresas y áreas de muestra coinciden en que el reglamento tarifario propio debe ser actualizado a la realidad social y económica.

8.- ¿Tiene usted conocimiento de que tipo de servicios prestan las demás terminales portuarias del país?



En esta gráfica se puede verificar que en su mayoría los expertos conocen de los servicios portuarios en general y no sólo los que prestan en el lugar donde laboran, lo que beneficiaría a la hora de implementar nuevos servicios pues hay mano calificada para ello.

9.- ¿Considera necesario que exista una ley que estandarice las tarifas de servicios portuarios de todas las terminales portuarias del país (al referirse estandarizar es a poner límites del monto a cobrar mínimo y máximo al momento de prestar el servicio)?



De los resultados de la pregunta anterior refleja que si es necesario una regulación sobre las tarifas y servicios a prestar a nivel general.

10.- ¿Considera que si se estandarizará las tarifas y servicios portuarios no habría competencia?



Los resultados reflejan claramente que no existe duda sobre la competencia que se libraría si se unificaran tarifas y servicios portuarios, pues cada puerto apuntaría por la calidad de servicio, resultado, rendimiento y generaría competencia internacional.

11.- ¿Según su criterio al estandarizar las tarifas y servicios se mejoraría los servicios prestados por las portuarias del país?



Lo que se observa de este resultado es que definitivamente al regular los servicios y tarifas portuarias las empresas deben de apuntar a mejorar sus servicios generando mejores controles.

Aunado a lo anterior se desea dejar plasmado que la unificación de las tarifas y servicios portuarios no se ve como algo incongruente o fuera de lugar si más bien esta unificación apuntaría únicamente a mejores controles operativos administrativos como ya se dijo, lo que ocasionaría efectivamente una activación de la economía nacional; así mismo vemos que la incidencia en las tarifas refleja que las misma se deben de actualizarse según costos operativos para evitar los subsidios entre ellos; los controles deben mejorarse para la prestación de los servicios. Además sin la unificación de tarifas por servicios puede observarse que los tarifarios deben ser objeto de revisión para ser actualizados y dejarse plasmado que deben ser revisados cada cierto tiempo, así como lograr invertir ya sea con capital estatal o privado en los puertos de San José y Champerico con el objeto de explotar su valor turístico, que a la vez generaría ingresos a la población en ellos radicados.

La Necesidad de establecer una ley general que permita regir y normar las actividades de los puertos marítimos en Guatemala es de imperiosa necesidad en virtud de con esto se mejoraría la competitividad de los puertos del país y con esto se ocasionaría una activación de la economía nacional; así mismo vemos que las tarifas con las que cuentan los puerto actualmente son obsoletas y que las misma se deben de actualizarse según costos operativos para evitar los subsidios entre ellos.

Los objetos de el presente trabajo de investigación se han cumplido en su totalidad a razón de que se analizó y se estudió de forma detallada los diferentes reglamentos tarifarios y con esto se estableció la necesidad que tiene el país de tener una ley general que rija las tarifas de los puertos, esto en virtud de mejorar

los controles administrativos y con esto mejorar la competitividad del país, también se realizó un análisis serio de las leyes orgánicas que rigen las portuarias y siguiendo este orden de ideas se pudo establecer que las leyes orgánicas analizadas si permiten la unificación de tarifas, por lo que se infiere que las empresas portuarias del país cuentan con autonomía y personalidad jurídica, y que con voluntad jurídica a través de la Junta Directiva de cada uno de ellos en acuerdo conjunto se puede llevar a cabo la forma legal para unificar un tarifario

Y en especial se cumplió con el objetivo principal de la investigación el cual tenía como objeto Analizar la viabilidad de la creación de una norma legal que regule y generalice los servicios prestados por las portuarias y la unificación de las tarifas por los servicios prestados, en el desarrollo del sector marítimo y de la economía nacional por lo cual el estudio arrojó que la unificación de tarifas vendría a incidir de forma positiva en el país, ya que con la unificación de un tarifario como se menciono anteriormente mejoraría la competitividad del país activando la economía y por ende mejorando el desarrollo del Derecho Marítimo con el objetivo de lograr el fin primordial del estado el Bien Común.

Y con el objeto de contribuir de una mejor manera al presente estudio, y de acuerdo a los estándares que se buscan alcanzar en los puertos de la región y siguiendo con esa línea se describe la estructura del Reglamento de Tarifas y Política comercial, de la APM Terminal de Callao, Sociedad Anónima, de la República de Perú, pues esa terminal portuaria toma en cuenta y de manera ordenada los lineamientos legales y operacionales para el buen funcionamiento de la terminal, lo que hace que sea de las mejores a nivel América del Sur y responde a su vez a ciertas similitudes con nuestra realidad territorial como legal, y de acuerdo que todo cambio es paulatino, debe de realizarse todo cambio en forma de escala para llegar al fin deseado, que es en esta investigación lograr unificar tarifas y servicios, incluyendo en estos los servicios por logística. Aunado a lo anterior en el capítulo IV del Reglamento de Tarifas y Política comercial, de la

APM Terminal de Callao, Sociedad Anónima, incluye los servicios especiales, que es donde se analizó se detallan los servicios que las terminales pueden brindar por logística a nivel nacional como internacional. Así pues se deja a su discreción y escrutinio la estructura del referido reglamento.

CAPÍTULO I - Disposiciones Generales.

1.1 Objetivo.

1.2 Alcance.

1.3 Base.

1.4 Principios Generales.

1.5 Definiciones.

CAPÍTULO II - De Los Servicios.

2.1 Naturaleza de los Servicios.

2.1.1 Regulados.

2.1.2 No Regulados.

2.2 Solicitud de Servicios.

2.3 Continuidad en la prestación de los Servicios.

2.4 Ingreso o salida de Usuarios y de la Carga.

CAPÍTULO III - Procedimiento de Aplicación de Tarifas.

3.1 Alcance de las Tarifas y Precios.

3.1.1 Tarifas.

3.1.2 Precios.

3.2 Clasificación de las Tarifas y Precios.

3.2.1 Por la naturaleza del servicio.

3.2.2 Por el Tipo de carga.

3.3 Criterios de Aplicación de las Tarifas y Precios.

3.3.1 Factores Monetarios.

3.3.2 Unidades de Cobro.

3.3.3 Fracción de Unidades de Tiempo.

3.4 Aceptación de Precios y Tarifas.

CAPÍTULO IV - Facturación y Pago de Servicios.

4.1 Facturación.

4.2 Pagos.

4.3 Responsabilidad de los Pagos.

4.4 Condiciones de Pago.

4.4.1 Fecha de Pago.

4.4.1.1 Servicios Estándar.

4.4.1.2 Servicios Especiales: (regulados y no regulados, aquí es donde entran aquellos servicios de logística).

4.4.1.3 Recargos.

4.4.2 Garantía.

4.4.3 Forma de Pago.

4.4.4 Moneda.

4.5 Créditos.

4.6 Limitación al Otorgamiento del Servicio.

4.7 Cobro Adelantado.

CAPÍTULO V - Política Comercial.

5.1 Descuentos, ofertas y promociones.

5.1.1 Descuentos.

5.1.2 Promociones y/u ofertas temporales.

5.2 Criterios para la aplicación de descuentos, ofertas y promociones.

5.3. De los servicios especiales con descuento fijados en el Contrato de Concesión.

5.4. Recargos.

5.4.1 Recargos Generales.

5.4.1.1 Anulación de Comprobante de Pago.

5.4.1.2 Cheques devueltos por el Banco.

5.4.1.3 Mora.

5.4.2 Recargos a los Servicios prestados a la Nave.

5.4.2.1 Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

5.4.2.2 Recargo por no liberar el amarradero.

5.4.3 Recargos a los Servicios prestados a la Carga.

5.4.3.1 Recargo por arribo tardío de la Carga.

5.4.3.2 Recargo por Cambio de estatus de la Carga.

5.4.3.3 Recargo por Emisión de Certificado de Peso.

5.5 Reserva de Ventana de Atraque Garantizada.

5.6 Cancelación de Embarque.

CAPÍTULO VI – Atención de Reclamos.

6.1 Reclamos.

CAPÍTULO VII - Resumen de Servicios.

7.1 Nombre y Descripción de los Servicios.

7.1.1 Servicios Estándar Regulados (Sección 1 del Tarifario).

7.1.1.1 Servicio Estándar a la Nave - Regulados (Sección 1.1 del Tarifario).

7.1.1.1.1 Uso o alquiler del Amarradero.- (Sección 1.1.1 del Tarifario).

7.1.1.2 Servicios Estándar Contenedores (Sección 1.2 del Tarifario).

7.1.1.2.1 Embarque y Descarga de Contenedores en general.

7.1.1.2.2 Embarque y Descarga de Contenedores Con Grúa Pórtico de Muelle.- (Numeral 1.2.1 del Tarifario).

7.1.1.2.3 Embarque y Descarga de Contenedores Sin Grúa Pórtico de Muelle.- (Numeral 1.2.2 del Tarifario).

7.1.1.3 Servicios Estándar Carga Fraccionada (Sección 1.3 del Tarifario).

7.1.1.3.1 Embarque y Descarga de Carga Fraccionada.- (Numeral 1.3.1 del Tarifario).

7.1.1.4 Servicios Estándar Carga Rodante (Sección 1.4 del Tarifario).

7.1.1.4.1 Embarque y Descarga de Rodante.- (Numeral 1.4.1 del Tarifario).

7.1.1.5 Servicios Estándar Granel Sólido – En función a la Carga (Sección 1.5 del Tarifario).

7.1.1.5.1 Embarque y Descarga de Granel Sólido.- (Numeral 1.5.1 del Tarifario).

7.1.1.6 Servicios Estándar Granel Líquido – En función a la Carga (Sección 1.6 del Tarifario).

7.1.1.6.1 Embarque y Descarga de Granel Líquido.- (Numeral 1.6.1 del Tarifario).

7.1.1.7 Servicios Estándar para Pasajeros (Sección 1.7 del Tarifario).

7.1.1.7.1 Embarque y desembarque estándar para pasajero.- (Numeral 1.7.1 del Tarifario).

7.1.2 Servicios Especiales Regulados (Sección 2 del Tarifario).

7.1.2.1 Servicios Especiales – En función a la Nave (Sección 2.1 del Tarifario).

7.1.2.1.1 Escotillas o tapas de bodegas (Numeral 2.1.1 del Tarifario).

7.1.2.1.2 Re - estiba de contenedores (Numeral 2.1.2 del Tarifario).

7.1.2.1.3 Uso de Área Operativa – Contenedores vacios todos los tráficos (excepto transbordo) (Numeral 2.1.3 del Tarifario).

7.1.2.1.4 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos de transbordo (Numeral 2.1.4 del Tarifario).

7.1.2.1.5 Uso de Área Operativa – Contenedores vacios de transbordo (Numeral 2.1.5 del Tarifario).

7.1.2.1.6 Contenedores Reefer de transbordo (Numeral 2.1.6 del Tarifario).

7.1.2.1.7 Otros servicios especiales (Numeral 2.1.7 del Tarifario).

7.1.2.2 Servicios Especiales Para Contenedores – En función a la Carga (Sección 2.2 del Tarifario).

7.1.2.2.1 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos todos los tráficos (Numeral 2.2.1 del Tarifario).

7.1.2.2.2 Movimiento horizontal (Numeral 2.2.2 del Tarifario).

7.1.2.2.3 Servicio de manipuleo de carga (Numeral 2.2.3 del Tarifario)

7.1.2.2.4 Contenedores Reefer (Numeral 2.2.4 del Tarifario).

7.1.3 Servicios Especiales No Regulados (Sección 3 del Tarifario).

7.1.3.1 Servicios Especiales – En función a la Nave (Sección 3.1 del Tarifario).

7.1.3.1.1 Uso de Área Operativa – Contenedores vacios todos los tráficos (excepto transbordo) (Numeral 3.1.1 del Tarifario).

7.1.3.1.2 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos de transbordo (Numeral 3.1.2 del Tarifario).

7.1.3.1.3 Uso de Área Operativa – Contenedores vacíos de transbordo (Numeral 3.1.3 del Tarifario)

7.1.3.1.4 Contenedores Reefer de transbordo (Numeral 3.1.4 del Tarifario).

7.1.3.1.5 Tracción a contenedores de Transbordo Inter-terminal (Numeral 3.1.5 del Tarifario).

7.1.3.2 Servicios Especiales Contenedores – En función a la Carga (Sección 3.2 del Tarifario).

7.1.3.2.1 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos todos los tráficos (excepto transbordo) (Numeral 3.2.1 del Tarifario).

7.1.3.2.2 Carga Especial (Numeral 3.2.2 del Tarifario).

7.1.3.2.3 Contenedores Reefer (Numeral 3.2.3 del Tarifario).

7.1.3.2.4 Servicio de manipuleo de carga (Numeral 3.2.4 del Tarifario).

7.1.3.2.5 Otros servicios (Numeral 3.2.5 del Tarifario).

7.1.3.2.6 Depósito de Vacíos (Numeral 3.2.6 del Tarifario).

7.1.3.3 Servicios Especiales Carga Fraccionada – En función a la Carga (Sección 3.3 del Tarifario).

7.1.3.3.1 Uso de Área Operativa - todos los tráficos (Numeral 3.3.1 del Tarifario).

7.1.3.3.2 Servicios de Manipuleo de zonas de almacenamiento (Numeral 3.3.2 del Tarifario).

7.1.3.3.3 Otros servicios (Numeral 3.3.3 del Tarifario).

7.1.3.3.4 Uso de depósito simple - Todos los tráficos (Numeral 3.3.4 del Tarifario).

7.1.3.4 Servicios Especiales Carga Rodante – En función a la Carga (Sección 3.4 del Tarifario).

7.1.3.4.1 Uso de Área Operativa - todos los tráficos (Numeral 3.4.1 del Tarifario).

7.1.3.4.2 Otros Servicios (Numeral 3.4.2 del Tarifario).

7.1.3.5 Servicios Especiales Granel Sólido – En función a la Carga (Sección 3.5 del Tarifario).

7.1.3.5.1 Uso de Área Operativa - todos los tráficos (Numeral 3.5.1 del Tarifario).

7.1.3.5.2 Uso de Área Operativa (Numeral 3.5.2 del Tarifario).¹⁰¹

¹⁰¹ APM Terminal Callao, S.A, Reglamento de Tarifas y Política Comercial, versión 1.5, www.apmterminalscaallo.com.pe, fecha de consulta 11 de agosto de 2013

CONCLUSIONES

Dada la ubicación del territorio nacional, que hace posible la conexión entre Asia, Estado Unidos de Norte América, Europa y Centroamérica, de manera menos costosa, hace que seamos el principal enlace entre ellos.

El mercado principal de Guatemala es Estados Unidos de Norte América, por lo que tener una logística que apunte a poder trasladar las mercancías de forma más eficiente a ese país generará un incremento en las divisas, activando la economía nacional.

Se realizo un análisis de las leyes orgánicas de las diferentes portuarias, dando como resultado inferir que pueden darse los actos administrativos para unificar un reglamento tarifario.

Es de imperiosa necesidad invertir en los puertos artesanales o semindustriales, con el fin de activar y estimular la pesca y caza en las regiones de estos puertos como el turismo que puede dar avances en la economía nacional.

Los reglamentos tarifarios al verificar y analizarlos, no cuentan con una norma que guíe su actualización y revisión constante de tal manera que algunas de las tarifas están desactualizadas.

Dentro del presente estudio se concluyó que por Acuerdo Gubernativo 270-2013, se declara de utilidad pública e interés nacional la gestión, promoción, construcción y operación el Corredor Interoceánico, que es un canal seco en nuestro territorio, con capital privado.

Ante el estudio realizado es viable crear una ley que regule y generalice todos los servicios y tarifas prestados por los puertos de Guatemala, con el objeto de brindar un servicio uniforme en todos los puertos.

RECOMENDACIONES

Del presente estudio se estima prudente que previo actualizar y unificar las tarifas y servicios portuarios, con el fin de apuntar a la introducción de nuevos servicios de logística y activar la economía nacional, debe hacerse un estudio sobre las tarifas a nivel centroamericano y de cantidades que movilizan en cargas, con el fin de presentar tarifas competitivas, como innovación de servicios.

Dada la competencia que existe entre los diferentes puertos de la región, es necesario para mejorar la competitividad del país, que exista una mejor conexión entre las diferentes instituciones del estado que tienen relación con los puertos, para lograr que los mismos sean más eficientes y con esto formar verdaderos centros de logística.

Ante la inminente inauguración de una terminal logística que unirá el océano pacífico con el atlántico que se conoce como canal seco, las portuarias estatales deben reestructurar la logística de sus servicios para no perder competitividad y con esto lograr nueva captación de usuarios.

Dado la estructura de las terminales portuarias del país, la Comisión Portuaria Nacional, debe crear los mecanismos y vías para crear una armonía objetiva entre las empresas administradoras de los puertos del Estado, de manera que apunten a la calidad de los servicios que prestan y en un futuro a prestar los servicios de forma más eficiente y de manera unificada.

REFERENCIAS

Referencias Bibliográficas:

1. Camarero,P, Pery, G, Polo, ed. II Curso de Transporte Marítimo y Gestión Portuaria, Toledo, 2002. págs. 50.
2. Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Edición.1979. Editorial Heliasta, 14ava. Argentina.
3. Brunetti, Antonio, Derecho Marítimo privado italiano. Barcelona, España. Editorial Bosch. 1950. pág. 79y 80.
4. Raúl Cervantes Ahumada, Derecho marítimo, México, editorial herrero, S.A 1977, págs. 1006.
5. Diccionario de la Lengua Española. Décimo Octava Edición. Editorial Espasa Calpe, S.A. Madrid España: 1980.
6. Diccionario Larouse en Español. Edición 1996..
7. Enciclopedia Jurídica Omeba. Industria Gráfica del Libro, S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1978.
8. Enciclopèdia Jurídica Omeba. Tomo XIX. Argentina. Editorial Libros Científicos. 1976.

9. Fontestad Portales, Leticia, *el transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Universidad de Málaga, Facultad de Derecho, págs. 670.
10. García Vizcaíno, Catalina, *Derecho Tributario, Consideraciones económicas y jurídicas*, Tomo I Parte General, editorial Depalma, Buenos Aires Argentina, 1996, págs.419.
11. Herrera Paiz, Ramiro *Bodas de oro Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla*, Guatemala 2005 págs. 228
12. Jiménez, Juan Pablo y Podesta, Andrea, *Inversión, Incentivos Fiscales y Gastos Tributarios en América Latina*, serie Macroeconomía del Desarrollo No, 77, Naciones Unidas. CEPAL. Marzo 2009, ISBN 978-92-323273-6 S09IIG-12. Impreso Naciones Unidas Santiago de Chile, págs. 45.
13. OSORIO, MANUEL. *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1981. Págs. 974

Referencias Normativas:

1. Asamblea Nacional Constituyente, *Constitución de la República de Guatemala*.(1985) *Constitución de la República de Guatemala*.
2. Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972, modificado dos veces por Acuerdo Gubernativo del 6 de abril de 1972, Acuerdo Gubernativo número 774-83 del 19 de octubre de 1983, *Ley de la Comisión Portuaria Nacional*.

3. Acuerdo Gubernativo no. 563-2003 fecha de emisión: 29 de septiembre de 2003, fecha de publicación: octubre de 2003, Tarifa por los servicios portuarios de Puerto Quetzal y su Reglamento
4. Acuerdo de junta directiva no. 012-2007. Fecha de emisión: agosto 2007, Reglamento del plan de tarifas portuarias de la empresa portuaria nacional santo tomas de castilla.
5. Acuerdo Ministerial número 224-2008, del Ministerio de Economía, Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano.
6. Decreto 4-93 del Congreso de la Republica de Guatemala, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla.
7. Decreto Ley 106 del Jefe de Estado, Código Civil.
8. Decreto Ley 100-85 del Jefe de Estado, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal.
9. Reglamento del Régimen Tarifario de la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios, fecha de publicación julio 2003.

Referencias Electrónicas:

1. APM Terminal Callao, S.A, Reglamento de Tarifas y Política Comercial, versión 1.5, www.apmterminalscallao.com.pe, fecha de consulta 11 de agosto de 2013
2. Comisión Portuaria Nacional, <http://www.cpn.gob.gt>, fecha de consulta 10 de junio del 2013.

3. Contrato de transporte marítimo disponible en red: <http://www.slideshare.net/Angelitalbarra/contrato-de-transporte-maritimo#btnNext> fecha de consulta: 23 de agosto de 2013
4. Diccionario de la Real Academia Española, www.RAE.es, fecha de consulta: 7 de agosto del 2013.
5. Empresa Portuaria Puerto Quetzal, [http:// www.puerto-quetzal.com](http://www.puerto-quetzal.com), fecha de consulta 16 de mayo del 2012. .
6. Historia de la Navegación en la China Imperial, disponible en red: http://spanish.china.org.cn/culture/txt/2009-11/26/content_18957708.htm fecha de consulta 29 de agosto de 2013.
7. Publicación Prensa Libre página <http://www.prensalibre.com/opinion/>, Para aumentar la Recaudación, Guatemala, fecha de consulta, 13 de octubre del 2010, a las 03:58.
8. Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla, <http://www.santotomasport.com.gt>, 13 de agosto de 2013.
9. Puerto de San José www.puertosanjose.com/historia.htm, fecha de consulta 14 de agosto del 2013.
10. Wind rose network sector marítimo disponible en red: <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo.html> fecha de consulta: 12 de agosto de 2013

Otras referencias:

1. Dorta González Pablo, Resumen de Transporte y Logística Internacional, Universidad de las Palmas de la Gran Canaria. Fecha de publicación 2013
2. Fondo Monetario Internacional. 2002 International Monetary Fund, Agosto 2002, Edición en Español, Departamento de Tecnología y Servicios Generales.

3. Quiroga Suito, Manuel, Presentación del “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”, Autoridad Portuaria Nacional del Perú.
4. Puerto Quetzal enlace con el Mundo, Guía Portuaria 2008.
5. Rúa Costa Carles, Los puertos en el transporte marítimo, Universidad de Cataluña, Instituto de Organización de Control de Sistemas Industriales, fecha de publicación 2006.
6. Sical Díaz, Yury Judith, El transporte Marítimo y su Incidencia en el Comercio Marítimo de Centroamérica, antes y durante la Crisis Económica, Comparación periodo 2007-2009; Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Ciencias Políticas, febrero 2011.
7. Solares Cortéz, Nicolás, Organización de una Terminal Especializada para Cruceros como una Ventaja Turística en los Puertos Guatemaltecos, Universidad Mariano Galvez de Guatemala, Facultad de Ciencias de la Administración, Escuela de Administración de Empresas, noviembre 2004.
8. Villanueva Sosa, María Teresa, Los Servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su Incidencia en la Economía, Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Ciencias Económicas, Guatemala 1996.
9. Pulido, Hernán Javier, Documento para la Comunidad de la UCET, como soporte a su labor, en busca de la Excelencia, Universidad de Pamplona, 2004.
10. Publicación de la Biblioteca Británica, de la Guía Internacional de Seguridad para Terminales y Buques Tanques Petroleros, por la Cámara Naviera Internacional, a través del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, Asociación Internacional de Terminales y Puertos, Cuarta Edición, título I, ISBM 1 856090817, traducido de la obra “Internacional Safety Guide For Oil Tankers & Terminals”, por Antares Naviera, S.A., revisado por Oscar Dilotti Horacio Mongui y Armando Barraquero, fecha de consulta 24 de agosto 2013.

11. Waldo Emerson, Ralph, **Society and solitude**. 1870

ANEXO I

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

TIPO: Expertos/operadores

Cuestionario

1. ¿Cómo calificaría usted el servicio que presta la institución en donde labora?
Malo
Regular
Bueno
Excelente

2. ¿Considera usted que las tarifas que se cobran por los servicios prestados en la institución en donde labora son competitivos?
Si
No
¿Por qué?

3. ¿Cree que sería conveniente mejorar el reglamento de servicios tarifarios de la institución en donde labora?
Si
No

4. ¿Tiene usted conocimiento de que tipo de servicios prestan las demás terminales portuarias del país?
Si

No

5. ¿Considera necesario que exista una ley que estandarice las tarifas servicios portuarios de todas las terminales portuaria del país (al referirse estandarizar es a poner límites del monto a cobrar mínimo y máximo al momento de prestar el servicio)?

Si

No

¿Por qué?

6. ¿Considera que si se estandarizara las tarifas y servicios portuarios no habría competencia?

Si

No

¿Por qué?

7. ¿Según su criterio al estandarizar las tarifas y servicios se mejoraría los servicios prestados por las portuarias del país?

Si

NO

ANEXO II

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

TIPO: Expertos

ENTREVISTA

Buenos días (tardes):

A efecto de optar al Grado académico de Licenciado (a) en Ciencias Jurídicas y Sociales, se está realizando la investigación titulada Necesidad de establecer una ley general que permita regir y normar las actividades de los puertos marítimos en Guatemala, y con el objeto de recabar opiniones acerca de este tema se está efectuando entrevistas a los gerentes de las portuarias del país. Por tal motivo, le solicito que sea tan amable de responder las siguientes preguntas; no le tomará más de ocho minutos. La información proporcionada se manejará con discreción y con finalidad estrictamente académica.

1. ¿Considera usted que es necesario tener un nuevo reglamento de tarifas y servicios portuarios?
2. ¿Qué opinión tiene sobre de la idea de tener un cuerpo legal que regule y generalice los servicios y tarifas portuarias en las portuarias del país?
3. ¿Qué ventajas y desventajas considera usted que le traería a las portuarias del país la implementación de esta ley?
4. ¿Considera que la creación de dicha ley haría más competitiva a la institución a la cual usted representa? ¿Por qué?

ANEXO III

Tarifario Puerto Quetzal

Servicio al Buque:

a) Uso de Puerto	Por cada T.R.B.	Por Unidad
1.1 Buques hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.42	
1.2 Buques mayores 15,000 T.R.B.		US\$ 6,300.00
2.1 Buques hasta 15,000 T.R.B. fuera de la zona de abrigo		US\$.038
2.2 Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$5,650.00
3.1 Buque solo fondeado, hasta 15,000 TRB	US\$ 0.05	
3.2 Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 765.00
3. 3 Buque pesquero	US\$ 0.08	
4. Embarcación Deportiva y de Recreación		US\$ 140.00
4.1 Atracada en Muelle Comercial		US\$ 150.00
4.2 Atracada en Muelle Privado		US\$ 25.00
b) Navigation Aids		
1. Hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.02	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		USUS\$ 310.00
c) Movimiento por retiro a fondeo		
1. Buques hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.34	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 5,100.00
d) Movimiento interno		
1. Hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.17	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 2,550.00
e) Remolcaje, fuera de la zona de abrigo, por hora		US\$ 250.00
f) Remolcaje Especial por hora		US\$ 1,000.00
g) Práctico Especial por hora		US\$ 450.00
h) Amarre o desamarre por hora fuerza zona abrigo		US\$ 600.00
i) Estadía de practico por hora		US\$ 50.00

j) Estadía por cada metro de eslora por hora, buque abarloado paga 50%	US\$ 0.15
k) Fondeo de buques por cada metro de eslora por hora	US\$ 0.15
l) Licencia anual por abastecimiento	US\$ 200.00
m) Lancha de Pasajeros, por maniobra	US\$ 125.00
n) Suministro de agua, por TM	US\$ 2.00
o) Trasiego de combustible, por TM	US\$ 5.00
p) Trasiego de sludge, por TM	US\$ 15.00
q) Trasiego de basura, por TM	US\$ 20.00
r) Protección contra derrames, por servicio	US\$ 250.00
s) Limpieza de muelle por buque	US\$ 75.00
t) Cargo a favor del programa de seguridad portuaria, por buque	US\$ 70.00
u) Cargo a favor de COCATRAM por TM	US\$ 0.05
v) Botar lanchas	US\$ 20.00
w) Surveyor	US\$1,500.00

Servicio a la Carga:

a) Carga/ Descarga y Manejo:	Carga / descarga	Manejo indirecto	Manejo directo
1. Granel Sólido por TM		US\$ 8.40	US\$ 5.95
2. Granel Sólido ensacado en el muelle por TM		US\$ 8.95	US\$ 6.45
3. Granel Líquido por TM			
3.1 En muelle comercial		US\$ 7.05	US\$ 6.00
3.2 Bunker en muelle comercial		US\$ 6.00	
3.3 En muelle Tipo Dolphin			US\$ 5.00
3.4 En boyas			US\$ 2.00
3.5 Gas LPG			US\$ 2.00
4. Carbón mineral en terminal privada por TM			US\$ 2.08
5. Clinker muelles tipo Dolphin			US\$ 5.00
6. Carga en Banda Transportadora por TM		US\$ 7.25	US\$ 7.25
7. Paletas, jumbos y bobinas de papel por TM	US\$ 2.60	US\$ 6.40	US\$ 4.40
8. Sacos Importación por TM	US\$4.80	US\$4.20	US\$2.20
9. Sacos Exportación por TM	US\$3.45	US\$4.20	US\$2.32
10. Hierro por TM	US\$2.60	US\$6.40	US\$3.90
11. Carga no especificada por TM	US\$5.15	US\$5.85	US\$2.85
12. Vehículos nuevos por unidad	US\$3.45	US\$20.55	US\$15.55
13. Vehículos usados por unidad	US\$3.45	US\$28.55	US\$19.55
14. Chasis, plataforma o furgón vacío por unidad		US\$71.00	US\$41.00
15. Personas por unidad			US\$4.30
16. Productos de pesca por TM			US\$6.00
b) Servicios a Contenedores en las vías	Manejo indirecto	Manejo	Manejo directo

		intermedio	
1. Carga o Descarga	US\$ 45.00	US\$ 45.00	US\$ 45.00
2. Transferencia	US\$ 18.00	US\$ 4.50	US\$8.00
4. Despacho	US\$ 14.00	US\$3.50	
5. Recepción	US\$ 14.00		US\$3.50
6. Muellaje de carga en el contenedor	US\$ 66.00	US\$ 66.00	US\$ 66.00
c) Desembarque o reembarque			
1. Carga por TM o fracción			US\$ 12.50
2. Vehículos, por unidad			US\$ 20.00
3. Contenedores, por unidad			US\$ 65.00
4. Transbordo directo de carga suelta por TM			US\$10.34
d) Tránsito de Contenedores			
1. Vía directa			US\$ 90.00
2. Vía intermedia			US\$ 93.50
3. Vía indirecta			US\$ 128.00
e) Movimiento interno de contenedor, por unidad			
			US\$ 75.00
f) Movimiento a bordo			
1. Por TM			US\$ 7.75
2. Por Contenedor unidad			US\$ 31.90
3. Por pontón o Pinbox cada unidad			US\$ 42.00
g) Manejo de carga general que entra y sale vía terrestre			
1. Por TM o fracción			US\$ 7.25
2. Contenedor por unidad			US\$36.00
h) Llenar o vaciar contenedores, acomodar carga de/o hacia el transporte terrestre por TM			
			US\$ 4.00
i) Estiba encastillada en áreas de almacenaje por TM			
			US\$ 5.17
j) Almacenaje por día			
1. Contenedor lleno o chasis con carga			US\$ 1.38
2. Contenedor vacío, por unidad			
2.1 Primeros quince días			US\$ 1.38
2.2 A partir del día dieciséis, hasta su retiro			US\$ 2.00
3. Contenedor de transbordo			US\$ 1.50
4. Carga en contenedor por unidad			US\$ 6.00
5. Vehículos por unidad			US\$ 3.00
6. Carga por TM			US\$0.52
k) Báscula para contenedores y servicios fuera de las operaciones de carga/descarga, por servicio			
			US\$ 2.50
l) Carga a favor del programa de seguridad portuaria, por TEU			
			US\$ 2.00
m) Energía, precio del kilovatio/hora de la Empresa Eléctrica, más un incremento del 20 % factor EPQ			
n) Información clasificada, Porta, EDI, por conexión			
			US\$10.00

Otros Servicios:

a) Buceo		Por hora
1. Monitoreo y grabación		US\$ 2,000.00
2. Fotografía a color		US\$ 800.00
3. Inspección y trabajos submarinos por buzo		US\$ 200.00
1. Llenado de botellas de aire comprimido		US\$10.00
2. Equipo batimétrico		US\$1,700.00
b) Alquiler de equipo		
1. Montacargas hasta de 2.5 TM		US\$ 26.00
2. Montacargas de más de 2.5 TM a 5 TM		US\$ 56.00
3. Montacargas de más de 5 TM a 10 TM		US\$ 69.00
4. Montacargas más de 10 TM		US\$ 115.00
5. Portacontenedores para contenedores llenos		US\$ 167.00
6. Portacontenedores para contenedores vacíos		US\$ 138.00
7. Tractor de arrastre		US\$ 35.00
8. Cabezal de terminal		US\$ 52.00
9. Vagoneta		US\$ 9.00

10. Plataforma	US\$ 13.00
11. Pórtico	US\$ 170.00
12. Spreader para contenedores	US\$ 33.00
13. Almeja	US\$ 26.00
14. Equipo de construcción	US\$ 43.00
15. Barredora	US\$ 25.00
16. Grúa de 6 TM	US\$ 61.00
17. Ambulancia sólo a ciudad capital Guatemala	US\$ 250.00
c) Movilización de almejas o spreader arrendado por movimiento	US\$ 20.00
d) Alquiler de equipo pesado	
1. Grúa GSP400 por hora	US\$ 150.00
2. Grúa GSP1120	US\$ 250.00
3. Grúa Multipropósitos	US\$ 125.00
3.1. Por TM en graneles	US\$ 0.85
3.2. Por hora	US\$ 250.00

Servicios Prestados por Particulares:

a) Práctica je y/o Remolcaje por maniobra

	Práctica je
	Remolcadores Clase A que cumplen con tiro en punto fijo = 30 tons
	Remolcadores Clase B que no cumplen con tiro en punto fijo = 30 tons.
Por cada T.R.B.	
	US\$ 0.02
	US\$ 0.05
	US\$ 0.03
1.2. Mayores de 15,000 TRB por unidad	US\$ 225.00
	US\$ 740.00
	US\$ 450.00
1.3 Estadia práctico por hora	US\$25.00
1.4 Pilotaje especial por hora	US\$225.00
1.5 Remolcaje, travesía fuera zona de abrigo, por hora	US\$200.00
	US\$125.00
1.6 Remolcaje especial, por hora	US\$650.00
1.7 Remolcaje asistencia fuera zona de abrigo	US\$500.00
1.8 Amarre o desamarre por hora fuera zona abrigo	US\$360.00
b) Lancha de Pasajeros, por maniobra	US\$ 62.50
c) Carga/Descarga y manejo por TM	
1. Granel sólido	US\$ 1.03
2. Granel sólido ensacado en el muelle	US\$ 1.03
3. Líquido en muelle tipo Dolphin	US\$ 4.00
4. Clinker en muelle tipo Dolphin	US\$ 4.00
5. Carga en banda transportadora	US\$ 3.37
6. Carga en paletas o jumbos	US\$ 1.55
7. Carga en sacos de importación	US\$ 2.90
8. Carga en sacos de exportación	US\$ 2.07
9. Hierro	US\$ 1.56
10. Carga no especificada	US\$ 3.10

11. Productos de pesca	US\$ 3.60
12. Vehículos Descarga Unidad	US\$ 2.07
13. Vehículos Transferencia Unidad	US\$1.55
14. Contenedores	US\$8.62
15. Chasis, plataform o furgón vacío	US\$ 10.97
d) Desembarque o reembarque	
1. Carga por TM	US\$ 3.10
2. Vehículos por unidad	US\$ 2.07
3. Contenedor por unidad	US\$ 8.62
e) Movimiento a bordo	
1. Por TM	US\$ 4.65
2. Contenedor, por unidad con equipo del buque	US\$ 19.14
3. Contenedor por unidad con equipo de tierra	US\$8.62
4. Pontones o Pinbox cada unidad	US\$8.62
f) Transbordo directo de carga suelta por TM	US\$ 6.20
g) Llenar o vaciar contenedores, acomodar carga por TM	US\$ 2.40
h) Estiba encastillada en áreas de almacenaje por TM o fracción	US\$ 3.10
i) Báscula por servicio	US\$ 1.24
j) Buceo por hora	
1. Monitoreo y video grabación	US\$ 1,000.00
2. Fotografía a color	US\$ 400.00
3. Inspección submarina buzo	US\$ 100.00
k) Alquiler de equipo	
1. Montacargas hasta de 2.5TM	US\$ 15.60
2. Montacargas de 2.5 TM a 5 TM	US\$ 33.60
3. Montacargas de 5 TM a 10 TM	US\$ 41.40
4. Montacargas de más de 10 TM	US\$ 69.00
5. Portacontenedor para contenedor llenos	US\$ 100.20
6. Portacontenedor para contenedores vacíos	US\$ 82.80
7. Tractor de arrastre	US\$ 21.00
8. Cabezal de terminal	US\$ 31.20
9. Vagoneta	US\$ 5.40
10. Plataforma	US\$ 7.80
11. Spreader para contenedores	US\$ 19.80
12. Almeja	US\$ 15.60
13. Equipo de construcción	US\$ 25.80
14. Barredora	US\$ 15.00
15. Grúa 6 TM	US\$ 36.60
l) Grúa multipropósitos	
1. Por TM	US\$0.68

2. Por hora o fracción	US\$200.00
m) Otros servicios	
1. Trasiego de mezclas o aguas oleosas, por TM	US\$ 9.00
2. Trasiego de basura, por TM	US\$ 12.67
n) Protección contra derrames, por servicio	US\$ 125.00
o) Surveyor	US\$1,050.00

ANEXO IV

Tarifario Puerto Santo Tomás de Castilla

SERV. A NAVES			SERVICIOS A LA CARGA					DERECHOS A LA CARGA				
DESCRIPCION	UNIDAD COBRO	Factor	MERCADERIA GENERAL Y CONTENEDOR/FURGON	UNIDAD COBRO	Del Gancho a Equipo particu/ Donde/line	Del Gancho a Bodega Patio o Viceversa	Transferencia	DESPECHO RECEPCION	MUELLAJE IMPORT.	Unidad	\$	
			DESCRIPCION	Unidad	\$	\$	\$	\$				
Uso de Puerto Hasta 15000	TRB	0.421	Desc/Carga Fruta Fresc.Paletizada	Ton	8.290	8.210	4.362	2.407	Vehiculos y Rep. P/Vehiculos	Ton	4.350	
Uso de Puerto Más de 15000	TRB	6.219.220	Desc/Carga Merc. General	Ton	12.830	11.860	5.878	4.012	Contenedor / Furgón Vacio	Unid	2.500	
Estadia (Estora)	Mts/Hra.	0.502	Granel Líquido Importación	Ton	0.490				Pasajeros	Pers.	1.500	
Protección de Buques	Buque	150.465	Granel Líquido Exportación	Ton	0.210				Granel Líquido	Ton	0.300	
Practicaje Especial	TRB	0.100	Contenedores Grúa Muelle	Mov	69.000	50.150	21.765	28.087	Fruta Fresca Paletizada	Ton	2.200	
Remolcaje Especial	Hora	952.945	Contenedores Grúa Buque	Mov	45.310	29.390	21.765	28.087	Carga General	Ton	3.000	
Barreras/Contención 10000	Ton/Carga	0.220	Furgones	Mov	28.180	18.910	11.203	21.567	Contenedor / Furgón Lleno	Unid	48.000	
Barreras (+) 10000 tons Carga	Mts/Dia	2.100	Vehiculos	Unid	28.180	18.910	11.203	21.567	MUELLAJE EXPORT.	Unidad	\$	
Fondeo	TRB/Dia	0.010	OTROS SERVICIOS A CONTENEDORES Y FURGONES							Vehiculos y Rep. P/Vehiculos	Ton	4.350
Agua Potable	Ton.	2.000	Movimiento Interno Contenedor	Mov.	20.302	VACIADOS Y LLENADOS			Contenedor / Furgón Vacio	Unid	2.500	
Lancha Máximo Faro 3 Puntas	Viaje	85.264	Movimiento Interno Furgón	Mov.	15.317	Vaci/Len Carga Gral.	Ton.	11.761	Granel Sólido	Ton	0.900	
Seguridad. Portuaria	Ton	0.090	Reestiba Cont. Grúa Liebherr	Mov	50.150	Vaci/Len Vehiculos	Unidad	71.947	Pasajeros	Pers.	1.500	
OTRAS TASAS			Reestiba Cont. E/Buque	Mov	29.390	Vacia/Llenado 10 Ton.Minimo		117.610	Granel Líquido	Ton	0.300	
COCATRAM	Ton	0.050	Reestiba Furgón E/Buque	Mov	8.122	DEMORAS A LOS BUQUES			Fruta Fresca Paletizada	Ton	1.100	
Comis. Port. Nacional	Ton	0.020	Movil. Tapa Escotilla G/Liebherr	Mov	50.150	Convencionales	Hora	120.920	Carga General	Ton	3.000	
ALQUILER MAQUINARIA			Movil. Tapa Escotilla G/Buque	Mov	29.390	Portacontene Multiprop.	Hora	176.080	Contenedor / Furgón Lleno Seco	Unid	48.000	
Montacarga de 3 a 5 Tons.	Hora	25.078	Electricidad	Hora	2.760	Roll-On-Roll-Off	Hora	129.840	Contenedor / Furgón Refrigerado	Unid	24.000	
Montacarga de 9 y 10 Tons.	Hora	30.093	Servicio de Bascula	Unid	5.000	Granel Líquido	Hora	33.460				
Montacarga de 16 a 25 Tons.	Hora	80.248	ALMACENAJE MERCADERIA	DIAS LIBRES 10		Granel Sólido	Hora	145.980				
Tractor Remolque	Hora	10.031	Mercadería General	Ton/Dia	0.200	DEMORAS A LA MERCADERIA						
Vagoneta de 10, 20 y 30 Tons.	Hora	5.000	Vehiculos	Unid/Dia	7.000	Vaciado/Llenado	Hora	89.260				
Cargador Frontal	Hora	40.124	ALMACENAJE CONT/FURGON	DIAS LIBRES 5		DESCARGA/CARGA GRUAS LIEBHER						
Camión de Volteo	Hora	30.093	Almacenaje Cont/Furgón	Teu/Dia	2.000	Mercadería	Hora	376.163				
Carretilla Pórtico de 35 y 40 Ton.	Hora	250.775	Almacenaje Chasis Plataforma	Unid	3.000	OTROS SERV.A GRAN.LIQUIDOS Y SOLID						
Cargador Frontal de 40 y 45 Ton.	Hora	250.775	REVISIÓN CONTENEDOR			Conex/Desconex Tube	Operac.	300.930				
Cargador Frontal 7 Ton. P/Vacios	Hora	250.775	Revisión Selectivo/Sat	Cont. Q	500.00	Medicion Tanques	Operac.	35.000				
Cargador Frontal 18 Ton.P/Vacios	Hora	250.775	DEPARTAMENTO COMERCIAL			OTROS SERV.A LA MERCADERIA						
Cabezal	Hora	40.124	TEL/FAX 7960-0584 Y 77204070			Entarimado	Saco	0.140				
Plataforma	Hora	20.000				Desentarimado	Saco	0.140				
Spreader de 20 Pies	Hora	20.000	GUSTO SERVIRLE									
Spreader de 40 Pies	Hora	30.000	dosorio@santotomasport.com.gt									
Pallet Jack	Hora	6.000	zdechacon@santotomasport.com.gt									

OBS:
La carga en Transito pagará el 50% en el rubro de muellajes. --
A todos los valores con excepción de las tasas hay que agregarles IVA.--