

00001

CONGRESO DE LA REPUBLICA
GUATEMALA, C. A.

DIRECCIÓN LEGISLATIVA
- CONTROL DE INICIATIVAS -

NUMERO DE REGISTRO

5545

FECHA QUE CONOCIO EL PLENO: 10 DE ABRIL DE 2019.

INICIATIVA DE LEY PRESENTADA POR EL REPRESENTANTE JOSÉ RODRIGO VALLADARES GUILLÉN.

INICIATIVA QUE DISPONE APROBAR LEY REGULADORA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.

TRÁMITE: PASE A LA COMISIÓN DE INTEGRACIÓN REGIONAL PARA SU ESTUDIO Y DICTAMEN CORRESPONDIENTE.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*



31 de enero de 2019

Of. 14/19 Ref. JRVG/aesr/amrg
Contacto: arivasgarrido@gmail.com
Teléfono: 2297 8800 ext. 2515 o 2516

Licenciado
Marvin Adolfo Alvarado
Director Legislativo.
Congreso de la República
Su Despacho

Respetable Director Legislativo:

Atentamente me dirijo a usted, para hacer entrega de la iniciativa de Ley, denominada:
"LEY REGULADORA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL", tal como se encuentra estipulado en el artículo 109 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, la cual contiene 21 páginas.

Así como también me permito adjuntar formato digital de la presente iniciativa, para que sea del conocimiento de los Diputados del Honorable Pleno.

Agradeciendo su atención a la presente, me suscribo.

Diputado Ponente:

José Rodrigo Valladares Guillén.
DIPUTADO
Bloque Legislativo TODOS



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

HONORABLE PLENO

La Comisión Portuaria Nacional se creó mediante el Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1972, reformado en dos ocasiones mediante el Acuerdo Gubernativo de fecha 6 de abril de 1972 y el Acuerdo Gubernativo 774-83 de fecha 19 de octubre de 1983. Esta ha sido una entidad de apoyo técnico, asesoría y formación del recurso humano en materia portuaria, siendo la Autoridad portuaria el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el que designó a la Comisión Portuaria Nacional para evaluar el cumplimiento de normas contenidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -PBIP- OMI/CONVENIO SOLAS. Además de otras funciones y competencias asignadas por el acuerdo de su creación. Sin embargo se requiere contar con un ente regulador dentro del Sistema portuario nacional que coadyuve al desarrollo Portuario, a través de normas y disposiciones que le otorguen facultades en aspectos técnicos y jurídicos de cumplimiento, que permitan la eficiencia de las operaciones en el sistema portuario nacional. Por lo que resulta necesario que se promulgue la Ley del Sistema Portuario Nacional. Para lo cual se plantea la siguiente:

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una letra 'J' estilizada.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

Exposición de motivos

El Sistema Portuario Nacional de Guatemala está conformado por cuatro puertos, de los cuales tres son de tipo comercial y uno dedicado a la pesca. En el Litoral Caribe se encuentra la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, mientras que en el Litoral Pacífico se encuentra la Empresa Portuaria Quetzal la cual incluye el sistema de Boyas en San José, y la Empresa Portuaria Nacional Champerico.

La legislación portuaria debe derivar de una temática común, con un mínimo que debe incorporarse en todos los modelos administrativos a nivel de Latinoamérica, para cumplir con la adopción de tratados y convenios internacionales en materia portuaria. Esta iniciativa considera los aspectos mencionados y se ha revisado para su redacción, la legislación comparada respectiva, para poder contar con un instrumento jurídico que provea un marco legal para una gestión y operación eficiente y competitiva, así como los aspectos, tanto ambientales como de seguridad y protección portuaria; que contenga a la vez las herramientas necesarias para la correcta regulación con las competencias y funciones establecidas claramente en una normativa con la jerarquía

Una firma manuscrita en tinta oscura, que parece ser una letra 'R' estilizada.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

legal suficiente para contribuir con la superación de los problemas significativos y cumplir con el principio de legalidad.

Guatemala no ha incorporado a la fecha, los cambios necesarios para ajustarse a las nuevas realidades del sector, por lo que la creación de este marco normativo permitirá incorporar un ente especializado con las facultades regulatorias para realizar un trabajo eficiente en la búsqueda de los objetivos y metas de las políticas públicas del sistema portuario nacional.

En los puertos de Guatemala se opera el 79% del total del comercio exterior, en comparación de la carga que se moviliza por tierra y por aire, el 21.8% por vía terrestre y el 0.2% por vía aérea. Durante el año 2017 el valor del Comercio Exterior de Guatemala ascendió a veintinueve millones trescientos noventa mil doscientos setenta y cuatro dólares (\$29, 390,274) de los puertos marítimos manejaron el 63.8%, mientras que el 36.2% restante fue movilizadado vía terrestre y aérea.

De acuerdo a la información de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, durante el año 2017 a nivel centroamericano los puertos guatemaltecos manipulan el 40% del tonelaje total de la región, seguido por Costa Rica, Honduras, El Salvador y Nicaragua con un 24%, 20%, 9% y 7% respectivamente.

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una letra 'P' estilizada.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

El problema del sistema actual radica en que los procesos operativos, pliegos tarifarios, la clasificación de servicios portuarios y requerimientos de documentación es diferente en cada uno de los puertos. Es necesario desarrollar facilidades para contribuir a la eficiencia de sus operaciones y optimización de los recursos actuales, así como ejercer liderazgo y coordinación de operaciones. Para ello es indispensable contar con una normativa nacional que delegue la regularización del sistema portuario en una entidad que defina la estrategia derivada de la política portuaria del país, contribuyendo a la eficiencia y productividad de los puertos a un costo competitivo.

Otros países cuentan con una autoridad portuaria eficiente, que propician la modernización de los puertos. Honduras, por ejemplo, cuenta con la Empresa Nacional Portuaria, que se ha encargado de proponer mejoras a su sistema portuario para que este sea más eficiente y competitivo, lo cual contribuye a reducir los costos al consumidor final.

Otro caso de referencia es la institución Puertos del Estado en España, que es una entidad pública dependiente del Ministerio de Fomento de ese país, encargada de velar por la política portuaria de gobierno y de la coordinación y control de eficiencia de todo el sistema con responsabilidades sobre el conjunto del sistema portuario estatal.

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser una letra inicial o un nombre abreviado.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

En Guatemala nuestra actual autoridad portuaria es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, como lo establece la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto No. 114-97 del Congreso de la República De Guatemala. No obstante, lo anterior, dicho Ministerio carece de un ordenamiento jurídico específico para ejercer esa autoridad o para delegar una función reguladora del Sistema Portuario Nacional, en otra dependencia administrativa del Estado

La Comisión Portuaria Nacional se creó mediante el Acuerdo Gubernativo de fecha 10 de marzo de 1972, reformado en dos ocasiones mediante el Acuerdo Gubernativo de fecha 6 de abril de 1972 y el Acuerdo Gubernativo 774-83 de fecha 19 de octubre de 1983. Esta ha sido una entidad de apoyo técnico, asesoría y formación del recurso humano.

En virtud de lo anterior, en el año 2003 el Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda, delega a la Comisión Portuaria Nacional responsabilidad de evaluar el cumplimiento de las normas contenidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -PBIP-, OMI/CONVENIO SOLAS. Asimismo, es un órgano asesor en la planificación y organización de las actividades

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser la de un funcionario o representante legal.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

técnicas y administrativas correspondientes al tema, con el objetivo de promover el desarrollo Portuario Nacional.

Sin embargo, es necesario mejorar los procesos operativos que contribuyen a la eficiencia de los puertos, lo que incide en los costos del consumidor final. Tomando en cuenta que un alto porcentaje del comercio exterior en Guatemala se desarrolla por la vía marítima, es indispensable y necesario transformar a la Comisión Portuaria Nacional en una entidad reguladora, que aplique las disposiciones técnicas y jurídicas para el Sistema Portuario Nacional, así como lineamientos que aseguren la eficiencia de las operaciones.

Por las razones expuestas es necesario que se promulgue la Ley mediante la cual se faculta y designa a la Comisión Portuaria Nacional para fungir como la entidad reguladora del Sistema Portuario Nacional, contribuyendo a optimizar el servicio y la eficiencia operativa, por lo que deberá de conformidad con las políticas públicas, elaborar los planes y programas que promuevan la competitividad del sector portuario del país, que además no riña con la autonomía y descentralización de los entes regulados.

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una letra inicial o un nombre abreviado, ubicada en la parte inferior derecha de la página.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

La Comisión Portuaria Nacional será la responsable con base en una política portuaria nacional, contribuir con el desarrollo y mejoramiento de los puertos marítimos de Guatemala para hacerlos más eficientes, funcionales, seguros y sustentables, mediante la efectiva regulación técnica, social y ambiental. Asimismo, buscará poner en práctica la homologación de procesos operativos -ya que los procesos de cada puerto son distintos- y tendrá como objetivo la regulación de procedimientos para la estructura tarifaria, que responda a las necesidades internacionales portuarias a través del desarrollo de políticas y reglamentos; promoviendo la libre competencia, armonizando los convenios y tratados internacionales suscritos por Guatemala, con el objeto de mejorar la aplicación de normas internacionales.

DIPUTADO PONENTE:

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser la de José Rodrigo Valladares Guillén.

JOSÉ RODRIGO VALLADARES GUILLÉN

CONGRESO DE LA REPÚBLICA,

BANCADA TODOS



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

DECRETO NÚMERO _____

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO

Que mediante Acuerdo Presidencial con fecha 10 de marzo de 1972 fue creada la Comisión Portuaria Nacional, asignándole las atribuciones que en el propio acuerdo se le indican, así como sus respectivas modificaciones. Este marco regulatorio siguió la corriente de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Suramérica; cuyo objeto principal era promover el intercambio de información y poner en práctica convenios de cooperación internacional en materia de instalaciones portuarias, formación de personal en el ámbito portuario y protección del medio ambiente marino portuario.

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política de la República, en su Artículo 131, reconoce la importancia económica del Servicio Portuario, y debido a la utilidad pública de estos deben gozar de la protección del Estado; dentro del proceso de modernización de los puertos, es necesario establecer una Política Portuaria Nacional con la finalidad de actualizar la legislación sobre la materia para promover el desarrollo y competitividad del Sistema Portuario Nacional.

CONSIDERANDO

Que para la modernización del Sistema Portuario Nacional se requiere de una Ley reguladora que proporcione los lineamientos necesarios para impulsar la libre competencia, armonizada con los Convenios de la Organización Marítima Internacional en materia portuaria, especialmente con el que se refiere a la Seguridad de la Vida

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una letra inicial o un nombre abreviado, ubicada en la parte inferior derecha de la página.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

Humana en el Mar, aprobado en Consejo de Ministros por medio del Decreto-Ley Número 74-82, de donde viene la aplicación de Código Internacional para la Protección

de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP-, el Informe sobre la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Accra relativas al transporte y la facilitación del comercio de la secretaría de la UNCTAD, y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que contemple disposiciones para mejorar la eficiencia operativa, y seguridad en la gestión.

CONSIDERANDO

Que es necesario que la Comisión Portuaria Nacional, sea concebida como una entidad con independencia de gestión, centralizada, sectorial, tecnificada y especializada, cuya organización y funcionamiento le permita alcanzar sus objetivos estratégicos como ente regulador del Sistema Portuario Nacional.

POR TANTO

En el ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 171, literal a) de la Constitución Política de la República,

DECRETA

La siguiente:

LEY REGULADORA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 1. Objeto de la ley: La presente Ley tiene por objeto facultar a la Comisión Portuaria Nacional para fungir como la entidad reguladora del Sistema Portuario Nacional, quien deberá formular las políticas, planes y programas que promuevan la competitividad del sub sector portuario del país, con el propósito de promover el desarrollo, eficiencia y modernización; la cual tendrá independencia funcional para el ejercicio de las atribuciones y funciones que le asigne esta ley.

Artículo 2. Ámbitos de aplicación: La presente ley se aplicará a:

1. Las relaciones de la Comisión Portuaria Nacional y las entidades, organismos nacionales o internacionales relacionadas con el qué hacer portuario;
2. Los puertos, terminales especializadas, zonas de apoyo logístico, plataformas de perforación y cualesquiera otras instalaciones portuaria y afines;
3. Toda persona natural o jurídica, pública o privada, que realice, directa o indirectamente, actividades portuarias;
4. Todos los servicios portuarios, operaciones y actividades necesarias para la atención a embarcaciones;
5. Para el cumplimiento de la presente Ley, la Comisión Portuaria Nacional ejercerá las funciones propias que se determinan en la presente Ley y su Reglamento;

Se exceptúan las instalaciones de uso militar, que se rigen por las normas especiales cuyos fines sean la defensa nacional.

Artículo 3. Principios fundamentales: Los principios fundamentales de la presente ley son:

1. Libertad de autonomía de gestión;

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una abreviatura o un nombre estilizado.



Congreso de la República
Guatemala, C. A.

2. Libertad de participación en las actividades portuarias;
3. Libertad de acceso a los servicios;
4. Libertad y lealtad a la competencia;
5. Contribución al aumento de la competitividad y facilitación del comercio portuario en general;
6. Coordinación interinstitucional;
7. Regulación de las actividades portuarias;
8. Fortalecer la seguridad integral en los puertos y terminales.
9. Descentralización portuaria
10. Proporcionalidad del régimen tarifario

Artículo 4. Para efectos de la aplicación de esta ley se tomarán como referencia las siguientes definiciones:

- a. **Puertos.** Para los efectos de esta ley, se entenderá por puerto al conjunto de espacios terrestres de intercambio modal, zonas de fondeo, canales de acceso, dársenas de maniobras e instalaciones que permitan la realización de operaciones portuarias y su tráfico comercial nacional o internacional.
- b. **Actividad Portuaria:** La actividad portuaria constituye, en Guatemala, un servicio de utilidad pública que goza de la protección del Estado y que puede ser prestado por entidades públicas, privadas o mixtas.
- c. **Autoridad Portuaria:** El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda que se constituye como ente rector.
- d. **Sistema Portuario Nacional:** Conjunto de personas individuales o jurídicas, bienes, infraestructura, instalaciones portuarias y sus terminales especializadas públicas o privadas, situadas en territorio nacional y sujetas a regulación.
- e. **Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario:** El Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario es un documento técnico elaborado por la Comisión Portuaria Nacional con base en los planes maestros de cada puerto y los planes nacionales regionales de desarrollo portuario.
- f. **Derecho Especial de Giro:** El Derecho Especial de Giro, abreviado DEG es un

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una abreviatura o un nombre estilizado.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

activo de reserva internacional creado en 1969 por el Fondo Monetario Internacional para complementar las reservas oficiales de los países miembros. El DEG se puede intercambiar por monedas de libre uso. El valor del DEG se basa en una cesta de cinco monedas principales: el dólar de EE.UU., el euro, el renminbi chino (RMB), el yen japonés y la libra esterlina.

TÍTULO II

DE LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 5. Comisión Portuaria Nacional: El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda delega en la Comisión Portuaria Nacional, también denominada por sus siglas CPN o Entidad Reguladora, para efectos de esta ley.

Artículo 6. Competencia. La Comisión Portuaria Nacional (CPN) se encargará de velar por el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, con base a las atribuciones, competencia y funciones asignadas por la presente ley.

Promoverá el desarrollo y será la responsable de normar, regular supervisar de conformidad con lo dispuesto en la presente ley y demás reglamentos y disposiciones aplicables sobre los servicios portuarios en general con base a la política portuaria nacional.

En general regulará el cumplimiento de todas las actividades de los puertos y terminales especializadas en el territorio de la República de Guatemala en materia portuaria.

Artículo 7. Funciones y atribuciones de la Comisión Portuaria Nacional: las funciones y regulaciones del ente regulador asignadas por el Estado de Guatemala, además de otras señaladas en esta Ley, son las siguientes:

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una inicial o un nombre abreviado, ubicada en la parte inferior derecha de la página.



Congreso de la República
Guatemala, C. A.

- 1) Fomentar el desarrollo del sistema portuario nacional a través de la supervisión protección, disposiciones técnicas y mecanismos de coordinación, bajo condiciones de armonización, efectividad, sustentabilidad, racionalidad en las inversiones, adaptación al adelanto tecnológico, conservación ambiental y de seguridad, procurando la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de Guatemala en el comercio nacional e internacional;
- 2) Crear los registros que sean necesarios dentro del sistema portuario nacional para cumplir con las funciones en el ámbito de competencia establecido en esta ley;
- 3) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones, manuales y
- 4) disposiciones complementarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;
- 5) Regular la actividad portuaria del Estado, bajo condiciones de equidad y competencia, garantizando la mejora y continuidad de la prestación de todos los servicios portuarios;
- 6) Velar porque dentro de los ámbitos de competencia de la presente ley se cumpla con la protección y cuidado del medio ambiente con arreglo a la ley de la materia;
- 7) Propiciar condiciones de mayor efectividad, generando un entorno de seguridad y certeza jurídica que fomente la inversión de característica portuaria en el país;
- 8) Establecer los mecanismos, instrumentos y protocolos de coordinación interinstitucional con los demás órganos de control y otras autoridades competentes dentro del sistema portuario nacional, en el ejercicio de la función como ente regulador;
- 9) Verificar que las ampliaciones y/o modificaciones de infraestructuras portuarias nuevas o existentes estén contempladas en el plan maestro de desarrollo de cada puerto;
- 10) Establecer, adoptar e implementar las condiciones necesarias para la implementación y sostenimiento de la seguridad portuaria integral, acorde con la legislación nacional, con los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala;
- 11) Velar por que se cumpla dentro de las instalaciones portuarias con lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'R' followed by a horizontal stroke.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

- Portuarias -Código PBIP-, y otros en materia portuaria que el Estado de Guatemala o el ente rector le designe;
- 12) Fijar los procedimientos técnicos para determinar la estructura tarifaria por los derechos servicios que suministren los puertos y terminales especializadas a sus usuarios y por el uso de las facilidades que le son propias, así como fijar multas ante el incumplimiento de las disposiciones emanadas por esta, o derivadas de su reglamento, previa aprobación de la Junta Directiva;
 - 13) Proponer al Organismo Ejecutivo, los proyectos de reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias que se requieran en materia portuaria;
 - 14) Elaborar el Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario, y someterlo al ente rector para su aprobación.
 - 15) Para el cumplimiento de sus objetivos y el ejercicio de sus funciones, la Comisión Portuaria Nacional estará facultada para celebrar toda clase de contratos y/o convenios interinstitucionales con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, con sujeción a las leyes generales y específicas que rijan la materia.
 - 16) Las demás funciones, competencia administrativa y atribuciones que se mencionan en esta ley.

Artículo 8. Política de Desarrollo Portuario Nacional: La CPN elaborará para la aprobación del Organismo Ejecutivo, la Política de Desarrollo Portuario Nacional, la cual una vez aprobada, deberá orientar la actuación de todos los actores del Sistema Portuario Nacional.

Artículo 9. Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario: El plan desarrollará la estrategia portuaria nacional y tendrá como objetivo impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional. Dicho plan se presentará al Organismo Ejecutivo para su aprobación.

Artículo 10. Ejercicio de la actividad regulatoria: En el ejercicio de las competencias establecidas en la presente ley y su reglamento, la CPN podrá utilizar, los instrumentos y medios pertinentes previstos en las disposiciones aplicables contenidas

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'f' followed by a horizontal line and a small flourish.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

en las leyes ordinarias y especiales del país, para ejercer sus facultades de regulación.

Artículo 11. La Comisión Portuaria Nacional a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, propondrá al ejecutivo por el mecanismo correspondiente los acuerdos gubernativos necesarios a efectos de que pueda cumplir con los propósitos de esta ley.

TITULO III

PROTECCIÓN PORTUARIA

CAPÍTULO I

Artículo 12. Cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias –Código PBIP-. El Estado de Guatemala designa a la entidad reguladora para velar por el cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP- en lo que corresponde a las instalaciones portuarias, por medio de evaluaciones, auditorías y como resultado de lo anterior solicitará que se desvanezcan y mitiguen los hallazgos señalados. Del mismo modo hará las recomendaciones a quien corresponda para la modificación de los niveles de protección cuando sean necesarios. Para velar por el cumplimiento de lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP-, se deberá emitir el reglamento respectivo del Código referido.

El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda emitirá las Declaraciones de cumplimiento con base en los dictámenes que emita la entidad reguladora.

Artículo 13. Protección Portuaria: La protección de las instalaciones portuarias, de los buques mientras estén atracados, personas y de la carga, será responsabilidad del administrador portuario u operador de la terminal especializada y los operadores de servicios portuarios, conforme a las normas que regulan la materia en coordinación con el capitán del buque; lo anterior no constituye una limitante o excepción para que cada una de las partes pueda implementar y desarrollar sus propias medidas de protección

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ka'.



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

de acuerdo a lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP-.

Los puertos, terminales especializadas y operadores de servicios portuarios, deberán preparar e implementar un Plan de Protección, bajo los criterios de la legislación nacional y los convenios internacionales de los que Guatemala sea parte.

Artículo 14. Las administraciones de cada Puerto o de las terminales especializadas están obligadas a informar a la CPN dentro de las cuarenta y ocho (48) horas subsiguientes de cualquier incidente que se produzca que hayan originado daños en general.

CAPITULO II

DE LAS SANCIONES

Artículo 15. Potestad Sancionadora: Corresponde a la CPN, con carácter indelegable, la potestad de conocer, investigar y sancionar las infracciones a la presente Ley, su reglamento y las resoluciones que ésta dicte al amparo de dichas normas, sean de carácter general o particular, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse, siendo el órgano competente la Dirección Ejecutiva.

Artículo 16. Sanciones. Las infracciones a la presente Ley, y a los reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la CPN, dependiendo de su gravedad y sin necesidad de un orden de prioridad en su aplicación, con:

1. Apercibimiento de conformidad con el procedimiento establecido en el reglamento correspondiente.
2. Multas, a fijarse teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro -DEG-, las cuales serán pagadas al Estado de Guatemala, efectuando el pago de las mismas al fondo común del Estado a través de la Tesorería Nacional.



Congreso de la República
Guatemala, C. A.

3. Suspensión e inhabilitación temporal de la instalación o actividad que se lleve a cabo dentro del recinto o polígono portuario y que pongan en peligro las certificaciones del puerto.
4. Cancelación de cualquier procedimiento que contravenga la política establecida por la CPN.

Artículo 17. Unidad de Cuenta. La unidad de cuenta para la aplicación de las multas previstas en el presente título es el Derecho Especial de Giro-DEG-. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional y publicado por el Banco de Guatemala.

Al momento de pagar la multa se deberá convertir el Derecho Especial de Giro a la moneda nacional, tomando el tipo de cambio del quetzal frente al DEG según el valor de compra establecido y publicado por el Banco de Guatemala, en la fecha de la resolución en que se haya impuesto la sanción.

Artículo 18. Infracciones. Las infracciones se podrán clasificar en leves, graves y gravísimas.

Artículo 19. Infracciones Leves. Son infracciones leves, las acciones u omisiones que no teniendo las características de infracciones graves o gravísimas por su trascendencia o su importancia de los daños ocasionados estén identificadas como:

1. Incumplimiento de las instrucciones y órdenes escritas, emitidas por la CPN, dentro del ámbito de su competencia.
2. Utilizar un plan de desarrollo que no esté contemplado dentro del Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario.
3. Incumplir con las disposiciones de la política de desarrollo portuario nacional.

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una abreviatura o un nombre estilizado.



Congreso de la República
Guatemala, C. A.

4. No presentar a la CPN dentro de los veinte días hábiles siguientes al requerimiento la información de estadísticas de la carga que movilizan, los servicios portuarios relacionados con el rendimiento operacional y demás información solicitada por la CPN, por cualquier medio.
5. Por aplicar tarifas que no estén contempladas dentro de los procedimientos autorizados por la CPN.
6. Que las ampliaciones y/o modificaciones de infraestructuras portuarias nuevas o existentes no estén contempladas dentro del Plan Nacional Integral de Desarrollo Portuario.

Artículo 20. Infracciones Graves. Sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan, son infracciones graves las que, no siendo leves ni gravísimas, constituyen acciones u omisiones que puedan provocar peligro, consecuencias perjudiciales o que puedan obstaculizar la función reguladora de la CPN:

1. Incumplir dentro del plazo de treinta (30) días hábiles con proporcionar a la CPN la información corregida que le fuere solicitada con relación a datos estadísticos.
2. No atender las recomendaciones emitidas por la CPN como resultado de las inspecciones de estructuras, que se efectúen a las instalaciones portuarias.
3. Incumplir con lo establecido en el artículo 14 de la presente ley.
4. Cuando los trabajadores o cualquier persona sufran algún daño como consecuencia de la incorrecta implantación de las medidas de prevención del puerto.
5. Permitir que los trabajadores estén expuestos dentro de las instalaciones a un límite peligroso de agentes contaminantes, originando riesgos graves para su salud y seguridad.

R



Congreso de la República
Guatemala, C. A.

Artículo 21. Infracciones Gravísimas. Son infracciones gravísimas las siguientes:

1. Suspender o negarse a prestar el servicio que ha sido autorizado ya sea a las personas, al buque o a la carga sin razón justificable para ello, a excepción de caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificada.
2. Impedir el libre acceso del personal de la CPN debidamente acreditado para realizar inspecciones o auditorías, a las instalaciones portuarias y terminales especializadas, y restringir el libre acceso a los documentos que estos soliciten.
3. No cumplir con los planes y regulaciones sobre protección portuaria.
4. Ignorar la suspensión o inhabilitación temporal indicada por la CPN, sin haber subsanado las observaciones que la motivaron.

Artículo 22. Cualquier incumplimiento a las disposiciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP-, que no estén contenidas en alguna de las infracciones establecidas en los artículos anteriores se sancionaran de acuerdo a la clasificación de la gravedad de las mismas, establecida en el Reglamento que corresponda.

Artículo 23. Graduación de las Multas. Las infracciones, reguladas por la presente Ley, se sancionarán con las multas siguientes:

1. Las infracciones leves, de 10,000 hasta 30,000 Derechos Especiales de Giro;
2. Las infracciones graves, de 30,001 hasta 90,000 Derechos Especiales de Giro;
y
3. Las infracciones gravísimas, de 90,001 hasta 190,000 Derechos Especiales de Giro.

La cuantía de las multas se irá graduando de acuerdo a la gravedad del hecho que constituyó la infracción, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas y la reincidencia. La fijación técnica de las multas será recomendada por la Dirección de la

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser una abreviatura o un nombre estilizado.



CPN que corresponda, considerando el procedimiento de cálculo establecido en el reglamento respectivo.

Artículo 24. Reincidencia. Existe reincidencia cuando se cometa una nueva infracción de la misma naturaleza, en cuyo caso la multa a imponer se aumentará en un veinticinco por ciento.

Artículo 25. Medidas correctivas. En la resolución que emita la sanción se ordenarán las medidas correctivas o preventivas necesarias para evitar que los actos pongan en peligro el control, seguridad o el funcionamiento normal de las actividades portuarias y conexas, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

Si una conducta involucra la comisión u omisión de varias infracciones o éstas fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

Artículo 26. Procedimiento. El procedimiento para establecer las sanciones o multas podrá iniciarse de oficio o por denuncia. En dicho procedimiento solo serán partes la CPN y la empresa o entidad portuaria a la cual se le imputa la comisión de una infracción. Dicho procedimiento se desarrollará en el reglamento respectivo.

La Dirección Ejecutiva de CPN emitirá una resolución en la que indique las conductas consideradas como infracción, la norma o normas que prevén la imposición de la sanción y la sanción impuesta, o bien, la no existencia de una infracción, según corresponda.

Artículo 27. Prescripción. La facultad para determinar la existencia de infracciones a la presente Ley prescribe a los cinco años computados a partir de la fecha en que se cometió la infracción o la falta, o desde que esta cesó, si fuera una acción continuada. Dicho plazo se interrumpe con la iniciación del procedimiento sancionador.

Artículo 28. Intereses. La CPN, por el retraso en el pago de la multa cobrará el interés legal sobre el monto de la misma, el cual comenzará a correr el día siguiente de vencido el plazo señalado en el artículo anterior. El interés se calculará en base a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que fije la Junta



*Congreso de la República
Guatemala, C. A.*

Monetaria.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerido el infractor, la CPN, podrá, a su elección, deducir el monto de la multa de la garantía que haya sido prestada, si fuere el caso.

Artículo 29. Contra las resoluciones emitidas por la Dirección Ejecutiva en cuanto a sanciones podrá interponerse únicamente los recursos administrativos establecidos en la Ley de lo Contencioso Administrativo, y serán resueltos por El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Contra la resolución que resuelva el recurso de revocatoria no cabrá la vía de lo Contencioso Administrativo.

TITULO IV

CAPITULO UNICO

Artículo 30. Reglamento. La Comisión Portuaria Nacional deberá adoptar en un término de ciento veinte (120) días contados a partir de la promulgación de esta Ley, los Reglamentos operativos que se refiere la misma, debidamente aprobado por la Junta Directiva.

Artículo 31. Vigencia. La presente Ley entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.