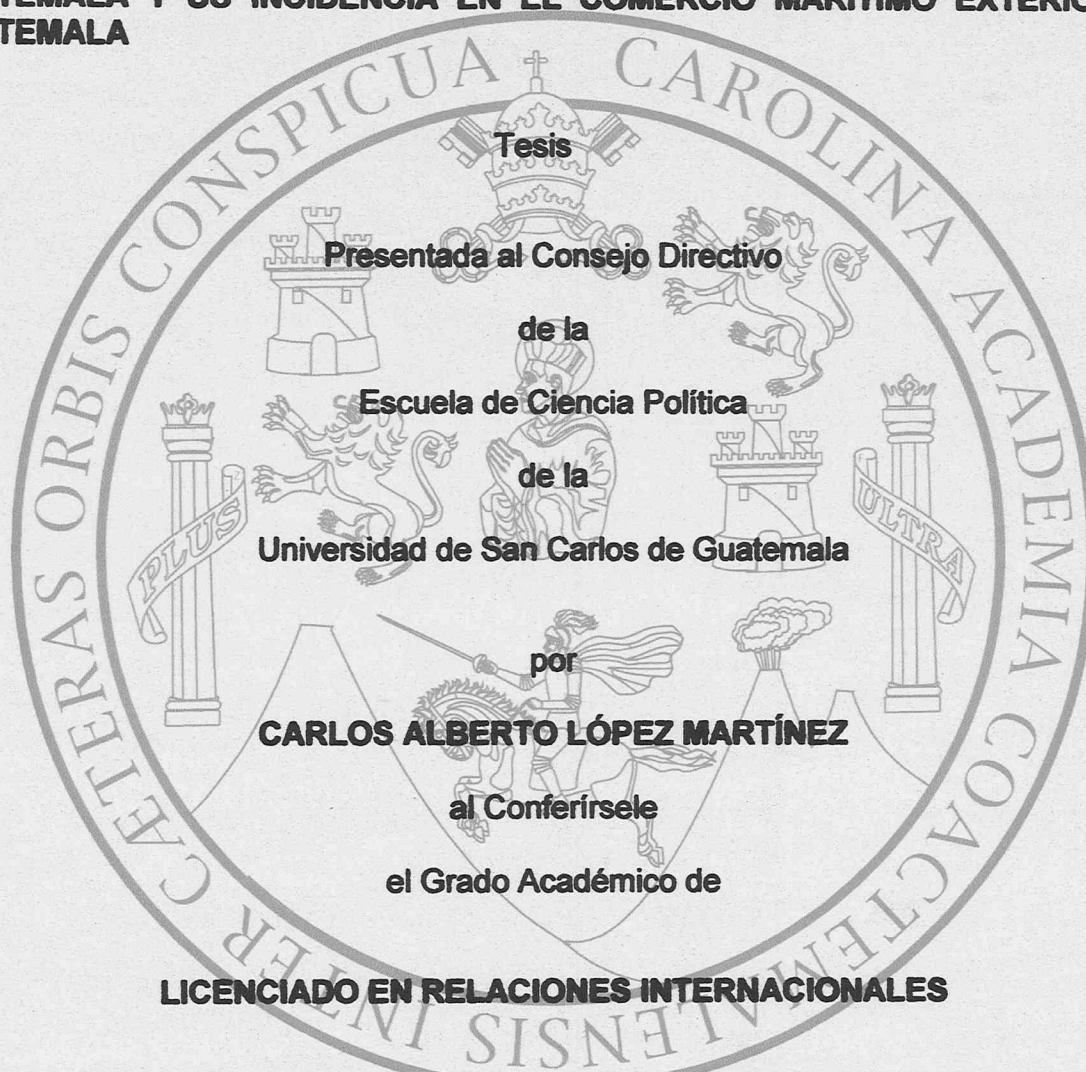


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE
GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR DE
GUATEMALA**



Tesis

Presentada al Consejo Directivo

de la

Escuela de Ciencia Política

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTÍNEZ

al Conferírsele

el Grado Académico de

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

y el título profesional de

INTERNACIONALISTA

Guatemala, mayo de 2015

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

SECRETARIO GENERAL

Dr. Carlos Enrique Camey Rodas

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

DIRECTOR:	Dr. Marcio Palacios Aragón
VOCAL I:	Licda. Mayra del Rosario Villatoro
VOCAL II:	Lic. Juan Carlos Guzmán Morán
VOCAL III:	Licda. Ana Margarita Castillo Chacón
VOCAL IV:	Br. Florentina Puac Puac
VOCAL V:	Br. José Lara Samayoa
SECRETARIO:	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS

EXAMINADORA:	Licda. Gloria Luz Muñoz
EXAMINADOR:	Lic. Alfonso Ortíz Sobalvarro
EXAMINADOR:	Lic. Rubén Corado Cartagena
EXAMINADOR:	Dr. Vinicio González González
EXAMINADOR:	Lic. Byron Castillo Paz

TRIBUNAL QUE PRÁCTICO EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTOR:	Dr. Marcio Palacios Aragón
SECRETARIO:	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo
EXAMINADOR:	Lic. Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR:	Lic. Luis David Winter Luther
EXAMINADOR:	Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala

Nota: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis" (Artículo 74 del Reglamento de Evaluación y Promoción de Estudios de la Escuela de Ciencia Política).

Carlos Alberto López Martínez



**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, cuatro de mayo del año dos mil quince.-----**

Con vista en los dictámenes que anteceden, autorizo la impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ** carnet No. **8917867** titulado: **“IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR DE GUATEMALA.”**

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

**Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política**



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
9/deur



ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintinueve de marzo del año dos mil quince, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala, Lic. Luis David Winter Luther y Lic. Francisco José Lemus Miranda, Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: **“IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR DE GUATEMALA”**. Presentado por el (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ**, carnet no. **8917867**, razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador de Carrera




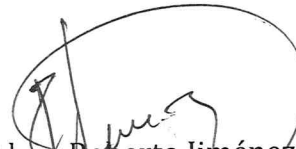
c.c.: Archivo
8c/ deur

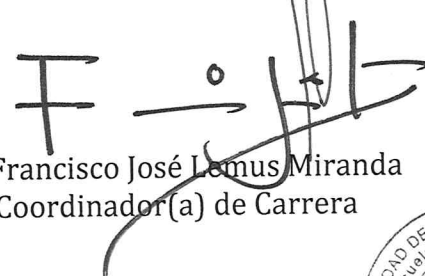


ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día once de agosto del año dos mil catorce, se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ**, carnet no. **8917867**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **"IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR DE GUATEMALA"** ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala, Lic. Luis David Winter Luther y Lic. Francisco José Lemus Miranda, Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.


Lic. Luis David Winter Luther,
Examinador


Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala
Examinador


Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

c.c.: Archivo
8b /deur.





Escuela de Ciencia Política

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, cuatro de julio del año dos mil catorce.-----

ASUNTO: El (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ, carnet no. 8917867** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Dennys Mira Sandoval en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
myda/
7.



Guatemala 09 de mayo de 2012

Licenciada
Geidy Magalí De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política
USAC
Presente.

Estimada Sra. Directora.

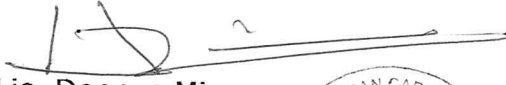
La presente comunicación tiene por objeto informarle que he procedido a asesorar y revisar el trabajo de investigación del estudiante **Carlos Alberto López Martínez** carnet 8917867, titulado "**Implementación del Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) por el Estado de Guatemala y su incidencia en el comercio marítimo exterior de Guatemala**", el cuál presenta como requisito académico previo a obtener el título de Internacionalista en el grado de Licenciado.

Al respecto, el trabajo presenta un serio esfuerzo de investigación en el ámbito de los convenios internacionales y sus repercusiones en el comercio exterior del país; en tal sentido, analiza cómo normas internacionales, en este caso sobre la seguridad portuaria, han de observarse y cumplirse para el buen desenvolvimiento de la competitividad del país, situación que, en el actual momento del contexto de la globalización es determinante.

Por lo anterior, me permito manifestarle que los planteamientos desarrollados en la investigación son un aporte importante al estudio de la problemática mencionada, desde la perspectiva de las Relaciones Internacionales. Por tal virtud, me es grato comunicarle que el informe de investigación presentado por el estudiante **López Martínez** cumple las cualidades y requisitos necesarios para ser presentado como Tesis de Graduación.

Sin otro particular, me suscribo de Usted con las muestras de mi más alta consideración.

Atentamente


Lic. Dennys Mira
Asesor de Tesis




ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA, Guatemala a los veinticinco días del mes de noviembre dos mil once.-----

ASUNTO: el (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ, Carnet No. 8917867**, continúa trámite para la realización de su Examen e Tesis.

1. Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del Coordinador de Metodología, pase al (la) Asesor (a) de Tesis Lic. Dennys Mira Sandoval, para que brinde la asesoría correspondiente y emita su informe.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora

Se regresa expediente completo
c.c. archivos
myda/
5.



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 18 de noviembre del 2011

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora, Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de Tesis del o (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ**, Carné 8917867, titulado "IMPLEMENTACION DEL CODIGO INTERNACIONAL DE PROTECCION DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO EXTERIOR DE GUATEMALA". El (la) estudiante en referencia hizo las modificaciones y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Lic. Jorge Arriaga Rodríguez
Coordinador Área de Metodología

Archivos
Se regresa Expediente completo
myda/
4/.



ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, catorce de noviembre del dos mil once -----

ASUNTO: el (la) estudiante: **CARLOS ALBERTO
LÓPEZ MARTINEZ, Carnet 8917867** continúa
trámite para la realización del examen de Tesis

1. Habiéndose aceptado el Tema de Tesis propuesto, por parte del Coordinador (a) de la Carrera, Lic. *Francisco José Lemus Miranda*, pase al Coordinador de Metodología, Lic. Jorge Arriaga Rodríguez, para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el Diseño de Tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 4 de noviembre del 2011

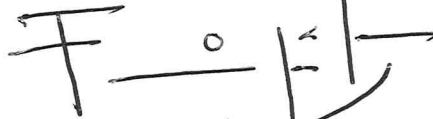
Licenciada
Geidy Magali De Mata, **Directora**
Escuela de Ciencia Política

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me permito informarle que verificados los registros de Tesis de la Escuela, el tema: **"IMPLEMENTACION DEL CODIGO INTERNACIONAL DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) POR EL ESTADO DE GUATEMALA Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO EXTERIOR DE GUATEMALA"**. Presentado por el (la) estudiante **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ, Carné No. 8917867**, puede autorizarse dado que el mismo no tiene antecedentes previos en nuestra Unidad Académica.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador Área Relaciones Internacionales



Se regresa expediente completo.

c.c.: Archivo
myda.

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:


Guatemala, a los cuatro días del mes de noviembre del dos mil once.-----

ASUNTO: el (la) estudiante: **CARLOS ALBERTO LÓPEZ MARTINEZ,**
Carnet No. 8917867, inicia trámite para la realización de su
examen de tesis.

1. Se admite para su trámite el memorial correspondiente y se dan por acompañados los documentos mencionados.
2. Se traslada al (la) Coordinador (a) de la Carrera correspondiente Lic. Francisco José Lemus Miranda, para que acepte el tema de Tesis planteado.
3. El resto de lo solicitado téngase presente para su oportunidad.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se envía el expediente completo.

myda

1/



DEDICATORIA

- A Dios Por sus bendiciones en mi vida, por tanto amor, salud, sabiduría y protección.
- A mis Padres Adalberto López Moraga, por ser un verdadero padre que siempre estuvo allí para ayudarme y apoyarme en todas mis necesidades, Julia Araceli Martínez de López (Doña Julieta), por su inmenso amor y ejemplo de tenacidad y perseverancia para salir adelante en la vida, quien siempre estuvo pendiente e insistente para finalizar lo que había iniciado.
- A mi familia Mi esposa, Rosa Elena por su amor y comprensión. Mi nena Ana Julieta para que le sirva de ejemplo profesional y supere toda situación que se presente en su vida. Angélica para que esto sea un granito de mostaza en su vida profesional.
- A mi Hermano Cristian Javier López Martínez, por su cariño y apoyo en toda situación.
- A mis Primos Emilio Reyna Martínez por sus consejos y apoyo, Byron Reyna Martínez por su apoyo incondicional, Javier Figueroa Moraga por su apoyo, Julio Figueroa Moraga por su apoyo y Luis Alberto Gómez López (Q.E.P.D) quien fue ejemplo a seguir desde pequeño, gracias por su cariño, mi admiración hacia él.
- A mis amigos Francisco Lemus, Marvin Morán, Juan Carlos Betancourth por su amistad y colaboración.

INDICE

INTRODUCCION.....	1
1. CAPÍTULO I.....	1
PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP) EN GUATEMALA.....	1
1.1 Definición.....	2
1.1.1 Estructura del Código de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).....	2
1.1.2 Niveles de Protección.....	2
1.1.3 Figuras del Código PBIP.....	3
1.1.4 Ámbito de aplicación del Código PBIP.....	3
1.2 Antecedentes.....	4
1.3 Proceso de Implantación del Código PBIP en Guatemala.....	6
1.3.1 Comisión Portuaria Nacional.....	8
1.3.2 Actividades de Verificación.....	8
2. EVALUACIÓN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.....	9
2.1 Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.....	10
2.1.1 Ubicación Geográfica:.....	10
2.1.2 Instalaciones Portuarias:.....	10
2.1.3 Vía férrea:.....	11
2.1.4 Áreas marítimas:.....	11
2.1.5 Ayudas a la navegación.....	12
2.1.6 Equipo Flotante.....	12
2.1.7 Equipo de Pesaje.....	12
2.1.8 Equipo de Izaje.....	12
2.1.9 Equipo de Arrastre:.....	13
2.1.10 Equipo de Levante:.....	13
2.1.11 Áreas de Almacenaje:.....	14
2.1.12 Instalaciones Administrativas:.....	14
2.1.13 Centro de Atención al Visitante:.....	15
2.1.14 Recurso Humano:.....	15
2.2 Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria.....	15

2.2.1	Identificación y evaluación de los bienes e infraestructura que es importante proteger.....	16
2.2.1.1	Amenaza	16
2.2.1.1.1	Niveles de Amenaza.....	17
2.2.1.2	Vulnerabilidad.	21
2.2.1.3	Criticidad.	25
2.2.1.4	Riesgo.	29
2.2.1.4.1	Niveles de Riesgo.....	29

3. CAPÍTULO III. IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, PBIP. 35

3.1	Características Puerto Santo Tomás de Castilla	36
3.2	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.....	36
3.3	Seguridad Física de la Instalación Portuaria.....	36
3.4	Personal de Seguridad	37
3.5	Carnetización.....	37
3.5.1	Personal del Puerto.....	37
3.5.2	Usuarios del Puerto.....	37
3.5.3	Visitantes.....	37
3.6	Agendamiento de pilotos.	38
3.7	Control de Accesos a la instalación portuaria.	38
3.7.1	Control de Accesos de vehículos de carga.	38
3.7.2	Control de Egresos de vehículos de carga.	39
3.7.3	Control de Acceso de vehículos livianos.....	39
3.7.4	Control de Acceso Peatonal.....	39
3.7.5	Control de Acceso para Turismo.	39
3.8	Bodegas	40
3.9	Iluminación.....	40
3.10	Sistema de Radio comunicación de la Seguridad.	40
3.11	Ordenamiento Vial dentro de la Instalación Portuaria.	40
3.12	Sistemas de Control, Vigilancia y Detección de intrusos.	41
3.12.1	Radar Marino.....	41

3.12.2	Sistema de Identificación Automática.....	41
3.12.3	Alarma de detección de Intrusos.	41
3.12.4	Sistemas de CCTV.	41
3.13	Instalaciones Administrativas.	42
3.14	Prácticas y Ejercicios.	42
3.15	Interfaz Buque – Puerto.	42
3.16	Entrega de Provisiones al Buque.	43
3.17	Política de Control y Seguridad Marítimo Portuario.	44
4.	CAPITULO IV COMERCIO EXTERIOR DE GUATEMALA	45
4.1	Definición.....	46
4.2	Comercio Exterior por Puertos Marítimos.....	46
4.3	Comercio exterior vía Puerto Santo Tomás de Castilla.....	54
4.3.1	Comportamiento de Tonelaje Movilizado 2004 - 2008.....	55
4.3.2	Productos Movilizados en Importación 2004 – 2008	56
4.3.3	Productos Movilizados en Exportación 2004 – 2008	59
4.3.4	Movimiento por Tipo de Carga 2007 – 2008	61
4.3.5	Movimiento de Contenedores 2007 – 2008.....	63
4.3.6	Tonelaje Movilizado por Area Geográfica 2007 – 2008	64
4.3.7	Tráfico de Buques por Tipo 2007 – 2008.....	65
4.3.8	Movimiento por Línea Naviera 2007 – 2008	66
4.3.9	Carga en Tránsito 2007 – 2008.....	71
5.	ANEXOS	73
5.1	Empresas Certificadas PBIP.....	74
5.1.1	Acuerdo Gubernativo Número 234-82.	75
5.1.2	Acuerdo Ministerial No. 1,687-2007.....	76
5.1.3	Declaración de Cumplimiento GUA-CIV-002.....	77
	CONCLUSIONES.....	79
	BIBLIOGRAFIA.....	81

INTRODUCCION

Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la Vigésima Segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Estas medidas se recogen en el Código PBIP (Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias) y por sus siglas en inglés ISPS (International Ship and Port Facility Security Code).

Este código se desarrolla bajo el entorno del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y por sus siglas en inglés SOLAS¹ (Safety of Life at Sea), y es aplicable a buques de pasajeros (incluidos de pasaje de gran velocidad), buques de carga (incluidas las naves de gran velocidad) de arqueo bruto o igual a 500 GT (gross tonnage), a unidades móviles de perforación mar adentro, y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

El código trabaja en tres niveles de seguridad: Nivel 1, medidas adecuadas de protección, operación normal del Buque o Instalación Portuaria; Nivel 2 o de protección incrementada; y Nivel 3 o de protección extraordinaria.

El código afecta al buque y a la instalación portuaria. En esta última se aplica para el acceso a la instalación portuaria mediante identificación de las persona, acceso a las zonas restringidas dentro de la misma, a la manipulación de la carga, a la entrega de las provisiones del buque y a la vigilancia de la protección de la instalación portuaria, lo cual se ve manifestado en el capítulo I y en sí lo referente al Código PBIP, como su definición, su estructura, las figuras del código, los ámbitos de aplicación, los antecedentes del mismo, su proceso de implantación.

En Guatemala el proceso de implantación del Código PBIP se inició en el año 2003, cuando el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) como Autoridad Portuaria y Aeroportuaria Nacional, responsable de implementar el código en nuestro país, delegó la responsabilidad en la Comisión Portuaria Nacional (CPN) de implementar el Código en las instalaciones portuarias.

La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, conocida por sus siglas como EMPORNAC fue la instalación portuaria analizada, donde el Estado de Guatemala implementó el código de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias, por lo cual se realizó una descripción general, desde su ubicación geográfica, sus instalaciones

¹ Guatemala se adhiere al Convenio SOLAS mediante el Acuerdo Gubernativo 234-82.

(bodegas, patios de contenedores), equipo y maquinaria para desarrollar sus actividades, las áreas marítimas y sus ayudas a la navegación de los buques y su recurso humano, el cual pasó por varias etapas de capacitación de entendimiento y concientización para la implementación de las nuevas reglas de protección que el puerto debe de implementar para mantener su estatus de Puerto Certificado (Puerto Seguro), tomando así la idea general de la función del Puerto Santo Tomás para luego realizar la evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria.

Previamente a la implementación del Código PBIP en el Puerto Santo Tomás de Castilla, se realizó la evaluación de protección de la instalación portuaria, básicamente es el pilar para la elaboración del plan de protección ya que describe las vulnerabilidades a que está expuesta la instalación portuaria; en la evaluación de la instalación portuaria se reflejan las amenazas a las que está expuesta el puerto, y en el plan de protección las medidas a tomar para eliminar los riesgos de las amenazas de la instalación portuaria, se realiza la conceptualización sobre amenaza, vulnerabilidad, criticidad para entender la evaluación de riesgo como la identificación de los bienes e infraestructura que es importante proteger de la instalación portuaria y la ejemplificación de los mismos como se describe en el capítulo I.

El código PBIP condiciona la figura del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, quien velará por la ejecución de los planes de protección y el mantenimiento y/o actualización del mismo en la Instalación Portuaria, tal como lo es, la seguridad física de la instalación portuaria, el desarrollo de las operaciones portuarias bajo supervisión del personal de seguridad en todo momento, la supervisión y control de ingresos vehiculares, peatonales al recinto portuario, por lo tanto en la instalación portuaria la figura del Oficial de Protección de la instalación portuaria se hace necesaria para su desarrollo normal como parte de su engranaje.

Dentro del capítulo II se abordó la implementación del Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias, la cual conllevó al Puerto a implementar nuevos mecanismos de control y supervisión de labores cotidianas dentro de la instalación portuaria, se implementaron controles de ingresos identificados y autorizados como lo son los carné con nomenclatura y color distintivo para empleados (autorizados a ciertas áreas o incluso a áreas restringidas), nomenclaturas para visitantes o usuarios del puerto; para pilotos que transportan mercaderías se implantó el mecanismo de agendamiento, el cual autoriza el tiempo de estadía dentro de la instalación portuaria, de acuerdo con la actividad que realizará dicho piloto. Las áreas de bodegas en las instalaciones portuarias se mantienen vigiladas las 24 horas, en los patios de contenedores y demás áreas descubiertas se construyeron torres para iluminación y colocación de sistemas de cámaras, para tener un mejor control de la actividad que se realiza, monitoreado por control de CCTV (circuito cerrado por televisión) y radiotelefonía las 24 horas.

La instalación portuaria realiza sus comunicaciones internacionales con los buques, a través de canal de Radio VHF (Very High Frequency) en canal 16 (canal para contactos o emergencias) luego cambian al canal 14 (canal de trabajo) donde realizan toda su conversación, en donde el control de puerto solicita datos como la estimación de tiempo de

arribo o ETA (Estimated Time of Arrival), también solicitan el calado máximo que trae el buque para determinar si puede ingresar al canal de navegación para enfilarse a la instalación portuaria, debido a que el canal de navegación tiene una profundidad de 11 metros, por lo cual todos los barcos que ingresan al canal de navegación deben de tener menos de 11 metros, así también el control de puerto solicita el nivel marítimo de seguridad con el que navega el buque, todos los buques hasta el momento han ingresado con nivel de seguridad 1, caso contrario la instalación debería de aumentar su nivel de seguridad con el que viene navegando el buque.

En todas las instalaciones administrativas de la instalación portuaria, a pesar que la mayoría se encuentran fuera del recinto portuario están debidamente vigiladas y custodiadas, para mantener un debido control de ingreso y egreso de personas y también debido a que en unas oficinas se encuentra información susceptible, la cual está protegida contra personas no autorizadas, dentro de áreas restringidas, en las cuales solo personal autorizado tiene acceso. El código PBIP también incluye prácticas y ejercicios dentro de la instalación portuaria para poder prever posibles acontecimientos que pongan en riesgo las vidas humanas, las mercancías o la instalación portuaria y que los trabajadores de la instalación portuaria estén preparados para saber actuar ante dichas eventualidades, por lo cual en la instalación portuaria se mantiene un programa de prácticas y ejercicios sin previo aviso que se llevan a cabo durante las operaciones normales del puerto.

Para la entrega de provisiones que solicitan los buques también existe un procedimiento el cual tienen que seguir las agencias navieras para poder ingresar los víveres, los cuales son inspeccionados por personal de seguridad de la instalación portuaria, de acuerdo a lo previsto en el Código PBIP.

La implementación del código PBIP refleja el que hacer portuario cotidiano, ahora de una manera controlada por mecanismos y procedimientos de protección.

El capítulo III, se dedicó al análisis del comercio exterior de Guatemala en los períodos de 2007 y 2008 representado en estadísticas portuarias, como el comportamiento de tonelaje movilizado desde la certificación de la instalación portuaria, año 2004 hasta el 2008 en donde el volumen de carga se ha ido aumentando año con año, únicamente en el año 2008 que el volumen del tonelaje movilizado se refleja en disminución, debido a la crisis financiera mundial. En general se analizaron, los productos movilizados en importación y exportación, el movimiento por tipo de carga, el movimiento de contenedores que va en aumento, el tonelaje movilizado por área geográfica, el tráfico de buques, movimiento por línea naviera y la carga en tránsito, en donde claramente se refleja que nuestro vecino país El Salvador es uno de los mayores usuarios de los servicios portuarios por el puerto Santo Tomás de la carga en tránsito, su ruta de paso terrestre la realizan por la Aduana de la Ermita, aldea Anguiatú, Concepción las Minas, Chiquimula.

1. Capítulo I

Proceso de Implantación del Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) en Guatemala.

1.1 Definición

El Código de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), es una regulación de carácter internacional, emitida por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de su grupo de trabajo sobre protección marítima, la cual promueve la prevención de actos terroristas que pongan en peligro la integridad de vidas humanas, buques e instalaciones portuarias mediante un marco internacional de cooperación entre los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, las administraciones locales, sectores navieros y portuarios.¹

1.1.1 Estructura del Código de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

El código consta de dos partes, la parte A, contiene medidas de aplicación mandatorias, en las cuales establece claramente las responsabilidades y obligaciones de los distintos actores involucrados en la seguridad (Estados miembros, compañías navieras, capitanes de los buques e instalaciones portuarias), también incluye evaluaciones de protección, elaboración de Plan de Protección (para buques como para las instalaciones portuarias), el Plan de Protección comprenderá los tres niveles de protección que se definen en el Código.

El código, exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del código.

La parte B del código, establece una serie de recomendaciones relacionadas con las disposiciones mandatorias, tales como propuestas detalladas acerca de la protección, tanto para los buques como para instalaciones portuarias.

El código constituye el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

1.1.2 Niveles de Protección

Nivel de protección 1: Es el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

Nivel de protección 2: El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

Nivel de protección 3: El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

¹ Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, Organización Marítima Internacional, 17 de Diciembre, 2002.

1.1.3 Figuras del Código PBIP

Así también existen dentro del Código las figuras de:

Oficial de protección del buque: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Oficial de la compañía para la protección marítima: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

Oficial de protección de la instalación portuaria: la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

1.1.4 Ámbito de aplicación del Código PBIP

El presente Código se aplica a:

- a. Los siguiente tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
 - 1- Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
 - 2- Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
 - 3- Unidades móviles de perforación mar adentro.
- b. Las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.²

Los gobiernos contratantes decidirán el ámbito de aplicación a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional. Así mismo, los gobiernos contratantes basarán las decisiones que adopten a las instalaciones portuarias mediante una evaluación de la protección de la instalación portuaria de conformidad con el código.

² *Ibíd.*

El código PBIP, no es aplicable a los buques de Guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un gobierno contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

1.2 Antecedentes

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar (SOLAS)³. Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914, desde entonces ha habido otros cuatro Convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigor en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigor en 1952; el cuarto fue adoptado (bajo los auspicios de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974 y entró en vigor en 1980.⁴

En los convenios SOLAS se ha prestado atención a muchos aspectos de la seguridad en el mar, la versión de 1914, por ejemplo incluía capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios, pero primordialmente como su título del convenio lo indica trataba de la seguridad de la vida humana en el mar. El período de fines del siglo XIX y principios del siglo XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar en gran escala, la emigración de Europa a las Américas y a otras partes del mundo, por lo tanto los buques de pasaje representaban un medio de locomoción mucho más común de lo que es hoy y frecuentemente los accidentes se traducían en gran pérdida de vidas.

El suceso que condujo a la convocatoria de la conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 (SOLAS) fue el hundimiento del trasatlántico Titanic, durante su viaje inaugural en abril de 1912, en donde más de 1500 personas perecieron, tal desastre planteó tantas interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes a la sazón que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos.

La versión del convenio SOLAS de 1914 entraría en vigor en julio de 1915 pero debido a la Primera Guerra Mundial se pospuso y fue hasta en 1929 que se celebró otra conferencia en Londres, que adoptó un nuevo Convenio SOLAS que básicamente se amoldaba al mismo modelo de 1914, pero incluía varias reglas nuevas, como prevención de abordajes. Para 1948, los adelantos técnicos habían hecho que el convenio de 1929 quedara anticuado y nuevamente el Reino Unido fue el país anfitrión de una conferencia internacional en la que se adoptó el

³ Por sus siglas en inglés, Safety of life at sea.

⁴ www.imo.org

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

10 de Agosto, 2010.

tercer convenio SOLAS, el cual siguió la modalidad ya establecida, pero en su ámbito quedaba comprendida una mayor gama de buques y era considerablemente más detallado.⁵

El año 1948 fue particularmente significativo, ya que una conferencia celebrada en Ginebra, bajo los auspicios de las Naciones Unidas adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI)⁶, llamada en aquel tiempo Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

El convenio SOLAS 1948 reconocía que la creación de esta nueva Organización significaba que por primera vez había un órgano internacional permanente con competencia para aprobar legislación respecto de todos los asuntos relacionados con la seguridad marítima, la adopción del convenio SOLAS 1960 se debió a que se pretendía mantener actualizado mediante la adopción periódica de enmiendas bajo los auspicios de la OMI, pero resultó que las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio constitutivo de la OMI llevaron mas tiempo del pensado que la primera reunión de la OMI se celebró hasta 1959, por consiguiente se decidió que más bien que enmendar el convenio de 1948 sería preferible adoptar un instrumento enteramente nuevo, el cual fue el cuarto convenio SOLAS.

La conferencia de seguridad marítima de 1960 determinaría gran parte de la labor técnica de la OMI durante los próximos años. El fracaso del convenio de 1960 también fue el de mantenerlo actualizado mediante enmiendas ya que tal procedimiento estipulaba que las enmiendas entrarían en vigor 12 meses después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes Contratantes del Convenio Matriz. Este procedimiento había sido completamente satisfactorio anteriormente, cuando la mayoría de los tratados internacionales eran ratificados por un número de países relativamente pequeño, pero durante la década de 1960 el número de Miembros de las Naciones Unidas y de organismos internacionales como la OMI estaba aumentando rápidamente, más y más países habían conseguido la independencia y muchos de ellos pronto empezaron a constituir sus flotas mercantes. El número de partes en el convenio SOLAS creció ininterrumpidamente, con lo que el número de ratificaciones necesarias para lograr los dos tercios que hacían falta para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS aumentaba paralelamente y para que estas enmiendas se convirtiesen en legislación internacional antes que obsoletas por el tiempo que se llevaban en ratificarlas, se tomo la decisión por parte de la OMI de introducir un nuevo Convenio SOLAS que no sólo incorporase todas las enmiendas al convenio 1960 aprobadas sino que incluyese también un nuevo procedimiento que permitiera que las enmiendas que se hiciesen en lo sucesivo entraran en vigor en un periodo de tiempo razonable.

La conferencia de Seguridad Marítima de 1974 se celebró también en Londres y es la versión que actualmente esta en vigor y el procedimiento de ratificación de enmiendas es por aceptación tácita ya que parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la

⁵ Introdujo mejoras importantes como el compartimentado estanco en buques de pasaje, normas de estabilidad, mantenimiento de servicios esenciales en caso de emergencia, protección estructural contra incendios, se introdujo un certificado internacional de seguridad del equipo para buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas, se incluyo un capítulo separado que trataba del transporte de grano y de mercancías peligrosas, incluidos los explosivos.

⁶ Ibidem.

enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones y se tomará como rechazada únicamente cuando un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.⁷

En lo sucesivo se le han hecho varias enmiendas, pero luego de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de Norte América, la Organización Marítima Internacional (OMI) declaró su determinación de trabajar junto a los países interesados, para impedir que el transporte marítimo se convierta en blanco del terrorismo internacional y de otros actos ilícitos.

Durante el mes de diciembre de 2002 se aprobaron una serie de medidas que resultaron enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS 1974), capítulos V y XI con la cuál se adopta el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, que entró en vigor a partir del 1º de Julio de 2004, con el cual se crea el concepto de sistema integral globalizado, para con los buques, pasajeros, tripulación, carga e instalaciones portuarias, lo que marcó una nueva era para las Relaciones Internacionales, en este caso enfocadas en la seguridad marítima portuaria.

1.3 Proceso de Implantación del Código PBIP en Guatemala.

En Guatemala, de conformidad con la ley orgánica del Organismo Ejecutivo, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), es la Autoridad Portuaria y Aeroportuaria Nacional, responsable de implementar el código en nuestro país. El CIV delegó en la Comisión Portuaria Nacional CPN, la implantación del Código PBIP en las instalaciones portuarias del país. El código PBIP, establece que su implantación requiere conocimientos especializados en aspectos de seguridad física. Ante tal situación la Comisión Portuaria Nacional, decidió solicitar el apoyo de instituciones nacionales especializadas en aspectos de protección, para conformar un equipo de trabajo con personal calificado para la realización de las auditorias, siendo las entidades que integraron este equipo las siguientes:

Comisión Portuaria Nacional, quien coordina, Coordinadora Interinstitucional de Seguridad, Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional, Unidad Antibombas del Estado Mayor de la Defensa Nacional, Servicio de Operaciones de la Policía Nacional Civil, Servicio de Desactivación de Explosivos de la Policía Nacional Civil, Jefe de Seguridad de cada puerto, Capitanía de Puerto, Servicio de Análisis Investigaciones Antinarcóticos SAIA, Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres: Departamento de Evaluación de Planes de Contingencia y Emergencias.

Asesoría del personal técnico del Programa de Seguridad Portuaria PSP.

⁷ Ibidem.

El código PBIP para las instalaciones portuarias, requirió las siguientes etapas sustantivas a realizar:

1. Evaluación de la Protección
2. Nombrar un Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias,
3. Elaborar un Plan de Protección Construcción de infraestructura e instalación de equipos de protección
4. Implementar el Plan de protección (Formación, Prácticas y Ejercicios).
5. Aprobación del Plan de protección.

La consecución de las etapas debió contar con la aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional (CIV).

En el proceso de implantación del Código PBIP, se determinó la cobertura siguiente:

1. Certificación ante la OMI de los tres puertos principales: Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios ubicados en el Mar Caribe y Puerto Quetzal en el litoral Pacífico, y nombrar un Oficial de Protección en cada puerto.
2. También certificar ante la OMI, siete terminales especializadas operadas por el sector privado en el ámbito de Puerto Quetzal: 3 dentro la dársena y 4 en Puerto de San José con sistema de boyas, ya que sus operaciones ocurren dentro de la interfaz buque – puerto. Al año 2008, las 7 terminales están certificadas.
3. El Estado de Guatemala ha autorizado a la fecha las operaciones a 28 empresas que operan servicios portuarios previa declaración de cumplimiento, en Puerto Quetzal 13 operadoras de servicios y en Puerto Santo Tomás de Castilla 15 operadoras de servicios.

Es importante señalar que en el desarrollo del proceso, tanto las instalaciones estatales como privadas han participado aportando sus esfuerzos e invirtiendo recursos humanos y económicos, para que Guatemala de el debido cumplimiento en el proceso de certificación. Lo anterior evidencia los esfuerzos del sector portuario para que el Estado de Guatemala cumpla con lo establecido en el Convenio SOLAS y el Código PBIP, y para que los puertos sean competitivos ante el comercio exterior⁸, y estos presenten mejores oportunidades de inversión ante la comunidad internacional, en conclusión la protección y seguridad de nuestros puertos es una inversión que ayuda a la competitividad de nuestros puertos y por ende a la de nuestro país.

⁸ www.cpn.gob.gt, Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP, 5 de Agosto, 2010.

1.3.1 Comisión Portuaria Nacional.

La Comisión Portuaria Nacional (CPN), es una entidad pública de servicio al sector marítimo-portuario creada por Acuerdo Gubernativo del 10 de Marzo de 1972, modificado por Acuerdo Gubernativo del 6 de Abril de 1972 y Acuerdo Gubernativo No. 774-83 el 19 de octubre de 1983. Se vincula funcionalmente con el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda⁹.

Coadyuva 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.

A partir de abril de 2003, la Comisión Portuaria Nacional se encargó de la implantación del Código PBIP en los puertos del país.

La Comisión Portuaria Nacional desarrolla la función de regulador, gestor y evaluador por parte del Estado de Guatemala en la implantación del Código PBIP, en apoyo con el Equipo Auditor.

Verifica el sostenimiento de los estándares de protección en el sistema portuario nacional, informa y comunica a través de Relaciones Exteriores a la OMI y a la comunidad internacional.

1.3.2 Actividades de Verificación

Por parte del Estado:

2 auditorías anuales programadas oficiales a puertos y terminales especializadas.

1 auditoría anual programada a las empresas que operan servicios portuarios.

Las actividades de verificación de cumplimiento del Plan de Protección son dirigidas por personal de la Comisión Portuaria Nacional y acompañados por personal de instituciones como, el Ministerio de Gobernación, la Súper Intendencia de Administración Tributaria, SAT y por parte del Estado rector la capitanía de Puerto.

Visitas internacionales:

1 visita anual por parte del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América.

De igual forma verifican el cumplimiento del Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

⁹ www.cpn.gov.gt, Comisión Portuaria Nacional. 7 de Agosto, 2010.

2. Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria.

2.1 Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

Por decreto Ley Número 63 de fecha 8 de julio de 1963, se creó la Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez y por Decreto Ley número 177 de fecha 18 de febrero de 1964 y Decreto número 15-69 del Congreso de la República, se le sustituyó el nombre a la Empresa por el de Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC). La EMPORNAC es una entidad del Estado que goza de autonomía para operar de acuerdo con su naturaleza y sus fines, es una empresa descentralizada, dotada de personalidad jurídica propia, con capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, sus fines son: administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga y transferencia de mercancías y servicios conexos.¹⁰

Para entender la magnitud del ejercicio en mención, se da una breve descripción de la ubicación del puerto Santo Tomás de Castilla, sus instalaciones portuarias, áreas marítimas, equipo flotante, equipo de izaje, equipo de arrastre, equipo de levante, áreas de almacenaje, instalaciones administrativas, centro de atención al visitante (Tourist Attention Center) y su recurso humano.

2.1.1 Ubicación Geográfica:

La ubicación geográfica del puerto Santo Tomás de Castilla se encuentra en la Costa Atlántica en el mar caribe a 15° 42' latitud norte 88° 37' longitud oeste, utiliza la carta náutica 2988 y está localizado en la bahía de Santo Tomás de Castilla y Bahía de Amatique, en el departamento de Izabal, en la región nororiental de la república de Guatemala. Las características de su bahía son aguas tranquilas, profundas, sin fuertes vientos ni corrientes, ni arrastre de ríos caudalosos.

2.1.2 Instalaciones Portuarias:

Muelle	tipo marginal
Longitud	914.52 metros
Capacidad de carga viva de diseño	1ra etapa 2.90 T x m ² 2da etapa 4.00 T x m ²
Plataforma de muelle	6 atracaderos
Longitud por atracadero	152.42 mts.

¹⁰ Ley Orgánica, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Decreto Ley 4-93, 21 de Enero de 1993.

ATRACADERO	TIPO DE BUQUES Y MERCADERIA
1	Turistas (Pasajeros), Convencionales (mercadería general), Embarcaciones Militares (Fragatas), Buques de servicios a la comunidad (ayuda, donaciones)
2	Turistas (Pasajeros), Convencionales (mercadería general) Embarcaciones militares (Fragatas), Buques de servicios a la comunidad (ayuda, donaciones), Buques Roll on/Roll off (vehículos y furgones)
3	Graneles sólidos (fertilizantes, carbón mineral, níquel), Portacontenedores Roll on/Roll off, Buques Roll on/Roll off (vehículos y furgones)
4	Portacontenedores, Convencionales, Multipropósito, Buques Roll on/Roll off (vehículos y furgones)
5	Portacontenedores, Convencionales, Multipropósito, Frigoríficos, Buques Roll on/Roll off (vehículos y furgones)
6	Graneles líquidos (petróleo y sus derivados, así como también productos químicos (soda cáustica), Portacontenedores, Polivalentes, Buques Roll on/Roll off (vehículos y furgones)

2.1.3 Vía férrea:

Perpendicular a los muelles de atraque de 35'' de ancho, a la altura del patio de contenedores No. 9, con longitud de 410 metros, (actualmente no existe línea férrea al costado de muelle para descargar buques directo al ferrocarril).

2.1.4 Áreas marítimas:

Dársena de maniobras 677,640 m²

La dársena tiene un largo de 906 metros y 150 metros de ancho, su orientación es de Este a Oeste.

Canal de acceso Ancho de 90 mts.

Longitud de 10,700 mts.

Calado 11 mts.

Al rostro de muelle 9.80 mts.

2.1.5 Ayudas a la navegación

Cuenta con un sistema de ayudas a la navegación tipo “B”, aprobado por IALA¹¹. Este se diferencia del tipo “A” en la distribución de los colores rojo y verde. En Santo Tomás se cuenta con el tipo “B” de ayudas flotantes (Boyas, balizas, luces de enfilamiento, 11 señales más el faro villedo) y terrestres de color “rojo”, están ubicadas al costado estribor (lado derecho) de los buques que ingresan al puerto.

2.1.6 Equipo Flotante

04 Remolcadores

02 Embarcaciones de cabotaje

02 Embarcaciones para visita

03 Lanchas piloto

02 Lanchas de cabos

01 Lancha hidrográfica

01 Lancha de seguridad portuaria

2.1.7 Equipo de Pesaje

Actualmente la EMPORNAC cuenta con 4 básculas para el servicio de pesaje de carga de importación y exportación, ubicadas estratégicamente dentro del recinto fiscal, 2 de ingreso y 2 de egreso, siendo propiedad y operadas por compañía privada. Las mismas operan a través de un sistema computarizado con una capacidad de plataforma de 100,000 kilos o sea 100 toneladas métricas.

2.1.8 Equipo de Izaje

03 Grúas móviles sobre neumáticos, marca Liebherr, de 104 toneladas de capacidad.

(Servicio proporcionado por empresa privada)

¹¹ IALA (International association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities ó AISM (Asociación Internacional de Señalización Marítima) es una norma internacional dictada para estandarizar las características del boyado que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes a fin de unificar criterios. Existen dos sistemas a lo largo del mundo, el sistema A aplicado en Europa, África, Oceanía y Asia, excluidos Japón, Corea y Filipinas. El sistema B aplicado en América del sur, central y norte además de los tres países asiáticos antes mencionados.

2.1.9 Equipo de Arrastre:

- 04 Tracto-remolques de 20 toneladas de capacidad
- 36 Vagonetas de 10 toneladas de capacidad
- 02 Vagonetas de 20 toneladas de capacidad
- 01 Vagoneta de 40 toneladas de capacidad
- 47 Cabezales de 30 toneladas de capacidad (4 x 2)
- 02 Cabezales de 30 toneladas de capacidad (4 x 4)
- 52 Plataformas para cabezal
- 01 Batería de tuberías de diferente diámetro para el trasiego de graneles líquidos.

2.1.10 Equipo de Levante:

- 12 Carretillas tipo pórtico de 35 toneladas (Straddle carrier)
- 05 Porta contenedores frontales de 7 toneladas (para contenedores vacíos)
- 01 Porta contenedor frontal de 35 toneladas
- 02 Porta contenedores tipo Reach Stacker de 45 toneladas
- 01 Montacargas con horquillas de 25 toneladas
- 01 Montacargas con horquillas de 16 toneladas
- 02 Montacargas con horquillas de 9 toneladas
- 34 Montacargas con horquillas de 4 toneladas
- 11 Montacargas de 4 y 5 toneladas para manipular rollos de papel
- 25 Montacargas con horquillas de 5 toneladas
- 05 Montacargas con horquillas de 3 toneladas
- 05 Montacargas con horquillas de 4.5 toneladas
- 12 pallet jack (eléctricos)
- 05 pallet jack (mecánicos)

2.1.11 Áreas de Almacenaje:

Descripción	Area en metros ²
Almacenamiento techado	28,738.75
Patios para contenedores ¹²	97,200.87
Patios para furgones	30,021.53
Patios de almacenamiento de vehículos	17,232.86
Patio No. 14, Predio el Arenal (terracería)	83,023.33
Carga General (frente a atracadero No. 4)	8,895.54
Terminal de transporte terrestre (Parque y Edificios)	33,143.15

2.1.12 Instalaciones Administrativas:

Edificio Administrativo 1 (3 niveles)	953.10 m ²
Edificio Administrativo 2 (2 niveles)	1,540.80 m ²
Edificio Navieras (3 niveles)	2,250.00 m ²
Edificio de Operaciones (3 niveles)	2,606.25 m ²
Edificio Terminal de Transporte terrestre	740.82 m ²
Edificio servicios médicos	508.67 m ²
Sección bomberos portuarios	203.58 m ²
Tomaduría de tiempo y coordinadora de seguridad	811.83 m ²
Dirección técnica	151.90 m ²
Departamento de ingeniería civil	151.90 m ²
Ingreso peatonal	114.73 m ²

¹² En esta área también se cuenta con suministro de energía eléctrica para contenedores refrigerados con capacidad de 1,408 TEU's (área de 11,558 m²) contando con 433 tomas instaladas y un power box con 20 tomas, teniendo capacidad total de 453 unidades.

2.1.13 Centro de Atención al Visitante:

En la temporada de cruceros, que comprende a partir de finales de Octubre a principios de Mayo, el puerto atiende un promedio de 55 buques de pasajeros, y el centro de atención al visitante recibe un promedio de 55,000 turistas.

2.1.14 Recurso Humano:

Personal Permanente Oficinas ciudad Guatemala

- Personal bajo el renglón 011 19
- Personal bajo el renglón 021 02

Personal Permanente Puerto Santo Tomás

- Personal bajo el renglón 021 01
- Administrativo, técnico y operativo renglón 011 894
- “-A” con funciones Administrativas 263
- Operativo (mano de obra directa) 308

Contratos (personal temporal)

- Servicios técnicos y profesionales 104
- Prácticos (pilotos) 05
- Obra determinada “-B” (juicio laboral) 25

2.2 Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria

La evaluación de protección de la instalación portuaria de Santo Tomás de Castilla, se llevó a cabo del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2003, por la CPN y entidades gubernamentales especializadas en protección, en base a la evaluación se hicieron las recomendaciones para mejorar la iluminación del recinto portuario, muro perimetral, sistemas de control de ingreso, manual de procedimientos, formación del personal de seguridad y conocimiento de todo el personal portuario y sus usuarios del Código PBIP, para certificarla como una instalación portuaria segura, el informe fue aprobado por el MICIVI y la fecha de verificación, en donde los puntos anteriores fueron enmendados se realizó el 30 de marzo de 2004.

De acuerdo al Código PBIP, los aspectos que se consideraron para la evaluación de la instalación portuaria fueron; la protección física, integridad estructural, sistemas de protección del personal, normas y procedimientos, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos, infraestructura de transporte y servicios públicos.

2.2.1 Identificación y evaluación de los bienes e infraestructura que es importante proteger.

La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se estableció la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Se establece un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También se determina si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en que medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.

El riesgo, si lo relacionamos con la protección, es una función de la amenaza que se produzca un ataque o intento de cometer un ilícito, la vulnerabilidad el objetivo y las consecuencias de tal ataque.

Partiendo del principio de que todo aquello que puede ser medido también puede ser monitoreado, se expresa el riesgo con la siguiente fórmula:

$$\text{RIESGO} = \text{AMENAZA} \times \text{VULNERABILIDAD} \times \text{CRITICIDAD}$$

Por lo tanto, en una evaluación de riesgo se incluyen los siguientes componentes:

- a- Amenaza
- b- Vulnerabilidad
- c- Criticidad

2.2.1.1 Amenaza

Se define como Amenaza, a la capacidad y la intención de cometer un ilícito, causar daño o perjuicio por parte de un sujeto u organización.

En la evaluación de una amenaza se deben considerar los siguientes factores:

- a- **Historia:**

Actividad criminal manifestada a lo largo del tiempo.

- b- **Existencia:**

Presencia de algún grupo u organización.

- c- **Capacidad:**

Habilidad del grupo para poner en práctica la amenaza.

- d- **Establecimiento del objetivo:**

Existencia de información actual y creíble de que se ha seleccionado el objetivo.

e- **Entorno de protección y reacción:**

Es la capacidad de la empresa, de los organismos locales y nacionales para evitar una amenaza.

2.2.1.1.1 Niveles de Amenaza

Crítico con un valor de 5:

Si hay Historia y no hay Entorno de Protección y Reacción

Alto con un valor de 4:

Si los factores de Existencia, Capacidad e Intención están presentes.

Medio con un valor de 3:

Si los factores de Existencia y Capacidad están presentes.

Bajo con un valor de 2:

Si los factores de Existencia y el Entorno de Protección y Reacción están presentes.

Imperceptible con un valor de 1:

Si solo existe Entorno de Protección y Reacción.

De acuerdo con las instituciones responsables de la seguridad y con el personal del puerto, se han identificado las siguientes amenazas:

- Hurtos y Robos
- Contrabando
- Terrorismo
- Sabotaje
- Daños al ambiente
- Tráfico de ilegales y Polizones

En el cuadro que se muestra a continuación puede observarse la ponderación que se le asignó a las amenazas a las que están expuestas las instalaciones, entre las cuales fueron consideradas: Daño o destrucción de un buque o instalación mediante explosivos, Daño o destrucción de un buque o instalación mediante incendio provocado, Daño o destrucción de un buque o instalación mediante sabotaje, Daño o destrucción de un buque o instalación

mediante vandalismo, Contrabando de armas y equipo incluidas las de destrucción masiva, Tráfico de drogas, estupefacientes y químicos precursores, Tráfico ilícito de explosivos y químicos, Sabotaje sistema de vigilancia, Contrabando de drogas, químicos precursores y estupefacientes, Contrabando de armas y explosivos, Secuestro o captura de un buque, Secuestro o captura de personas a bordo de un buque, Robo a mano armada a buques, Utilización del buque con intención de provocar daños, Bloqueo de entradas terrestres, Ataques químicos, biológicos o nuclear, Sabotaje por contaminación del agua potable, Sabotaje del sistema eléctrico, Sabotaje al sistema de vigilancia, Presencia de polizontes, Transportación ilegal marítima de indocumentados.

Seguridad Física del Recinto Portuario	Amenaza
Canal de acceso	2
Fondeaderos	2
Dársena de maniobras	2
Sitios de atraque (Muelles)	2
Accesos vehiculares para carga / descarga	2
Accesos Ferrocarril	2
Accesos para vehículos de empleados y visitantes	3
Accesos peatonales de empleados y visitantes	3
Accesos del turismo internacional	2
Perímetros	2
Seguridad Física Fuera del Recinto Portuario	Amenaza
Edificios Administrativos	2
Predio Maria Luisa	3
Predio Plazuela Amatique	3
Seguridad Estructural	Amenaza

Muelle	2
Sistemas Informáticos y de Comunicaciones	Amenaza
Sistema de Telecomunicaciones	2
Sistemas de Radio Comunicación Terrestre	2
Sistemas Informáticos	2
Redes de Computadoras	3
Radio Comunicaciones Marítimas	2
Embarcaciones	Amenaza
Lancha del Práctico	2
Remolcadores	2
Equipos y Sistemas de Protección	Amenaza
Iluminación en Muelles, patios y perímetros	2
Sistemas de video vigilancia (CCTV)	2
Alarmas de detección de intrusos	2
Boyas	4
Balizas	3
Faros	3
Otros Sistemas	Amenaza
Sistema de distribución eléctrica	4
Generadores eléctricos de emergencia	2
Tanques y bombas de combustible (Gasolinera)	2

Red interna de distribución de agua	2
Tanques y bombas de agua	2
Tuberías para el manejo de graneles líquidos	3
Puentes	2
Procedimientos de Recursos Humanos	Amenaza
Contratación	2
Evacuación	2
Personal de empresas proveedoras de servicios	2
Personal externo	2
Empresas Vinculadas a la Operación	Amenaza
Equipos del Puerto	2
Caribe Gru	2
Plan de Prestaciones (Corralón)	4
BANDEGUA	2
SERVIESTIBA	2
Bodega de Prestaciones	2
Clean World	2
DVG	2
PSP / OCAD	4
Instituciones Gubernamentales	Amenaza
SAT	4

SAIA / PNC	4
Crédito Hipotecario	2
Policía Nacional	3
Comando Naval del Caribe	3
Dirección de Migración	3
MAGA	3
Medio Ambiente	2
ZOLIC	4
Comandancia y Capitanía de Puerto	2

13

2.2.1.2 Vulnerabilidad.

Se refiere a que tan susceptible se encuentra la instalación a una amenaza. La vulnerabilidad de las instalaciones se midió de acuerdo a tres niveles:

3 Cuando es Alta

2 Cuando es Media

1 Cuando es Baja

Los factores que se tomaron en cuenta para determinar la vulnerabilidad de Puerto Santo Tomás de Castilla fueron:

Ubicación de la instalación y sus defensas.

Accesibilidad a la instalación.

Adecuación de la protección física.

¹³ Academia Marítima de Seguridad Integral, curso OMI 3.21 – OPIP, ejercicio evaluación de protección de la instalación portuaria, 2011 Guatemala.

Disponibilidad y adecuación de la fuerzas de seguridad y respuesta.

Procedimientos, medidas de protección.

Disponibilidad del personal para vigilancia.

Formación del personal de seguridad.

Seguridad Física del Recinto Portuario	Vulnerabilidad
Canal de acceso	1
Fondeaderos	1
Dársena de maniobras	1
Sitios de atraque (Muelles)	1
Accesos vehiculares para carga / descarga	2
Accesos Ferrocarril	2
Accesos para vehículos de empleados y visitantes	2
Accesos peatonales de empleados y visitantes	2
Accesos del turismo internacional	2
Perímetros	2
Seguridad Física Fuera del Recinto Portuario	Vulnerabilidad
Edificios Administrativos	2
Predio Maria Luisa	3
Predio Plazuela Amatique	3
Seguridad Estructural	Vulnerabilidad
Muelle	1

Sistemas Informáticos y de Comunicaciones	Vulnerabilidad
Sistema de Telecomunicaciones	2
Sistemas de Radio Comunicación Terrestre	1
Sistemas Informáticos	2
Redes de Computadoras	3
Radio Comunicaciones Marítimas	1
Embarcaciones	Vulnerabilidad
Lancha del Práctico	2
Remolcadores	2
Equipos y Sistemas de Protección	Vulnerabilidad
Iluminación en Muelles, patios y perímetros	2
Sistemas de video vigilancia (CCTV)	2
Alarmas de detección de intrusos	1
Boyas	3
Balizas	3
Faros	3
Otros Sistemas	Vulnerabilidad
Sistema de distribución eléctrica	3
Generadores eléctricos de emergencia	1
Tanques y bombas de combustible (Gasolinera)	2
Red interna de distribución de agua	1

Tanques y bombas de agua	2
Tuberías para el manejo de graneles líquidos	2
Puentes	3
Procedimientos de Recursos Humanos	Vulnerabilidad
Contratación	1
Evacuación	1
Personal de empresas proveedoras de servicios	1
Personal externo	1
Empresas Vinculadas a la Operación	Vulnerabilidad
Equipos del Puerto	1
Caribe Gru	2
Plan de Prestaciones (Corralón)	3
BANDEGUA	2
SERVIESTIBA	1
Bodega de Prestaciones	2
Clean World	1
DVG	1
PSP / OCAD	2
Instituciones Gubernamentales	Vulnerabilidad
SAT	3
SAIA / PNC	3

Crédito Hipotecario	1
Policía Nacional	2
Comando Naval del Caribe	2
Dirección de Migración	2
MAGA	2
Medio Ambiente	2
ZOLIC	3
Comandancia y Capitanía de Puerto	1

14

2.2.1.3 Criticidad.

Se considera como el impacto, la pérdida o el daño que una instalación portuaria puede sufrir al concretarse una amenaza.

Los bienes e instalaciones que se consideraron como críticos fueron los siguientes:

- Muelles o sitios de atraque.
- Tuberías de graneles líquidos
- Equipos y Sistemas de Protección
- Comunicaciones
- Radio comunicación marítima
- Sistema eléctrico, distribución y generadores de emergencias
- Ayuda para la navegación
- Estructura del Muelle

¹⁴ Ibidem.

- Puentes
- Accesos a Puerto Santo Tomás de Castilla
- Accesos vehiculares, peatonales, de la carga y visitantes
- Manuales de procedimientos de seguridad
- Empresas vinculadas a la operación
- Seguridad Física
- Instituciones gubernamentales
- Embarcaciones
- Equipos y sistemas de protección
- Instalaciones

Seguridad Física del Recinto Portuario	Criticidad
Canal de acceso	3
Fondeaderos	1
Dársena de maniobras	3
Sitios de atraque (Muelles)	1
Accesos vehiculares para carga / descarga	1
Accesos Ferrocarril	1
Accesos para vehículos de empleados y visitantes	1
Accesos peatonales de empleados y visitantes	1
Accesos del turismo internacional	1
Perímetros	1

Seguridad Física Fuera del Recinto Portuario	Criticidad
Edificios Administrativos	1
Predio Maria Luisa	1
Predio Plazuela Amatique	1
Seguridad Estructural	Criticidad
Muelle	3
Sistemas Informáticos y de Comunicaciones	Criticidad
Sistema de Telecomunicaciones	1
Sistemas de Radio Comunicación Terrestre	1
Sistemas Informáticos	2
Redes de Computadoras	2
Radio Comunicaciones Marítimas	2
Embarcaciones	Criticidad
Lancha del Práctico	1
Remolcadores	2
Equipos y Sistemas de Protección	Criticidad
Iluminación en Muelles, patios y perímetros	2
Sistemas de video vigilancia (CCTV)	2
Alarmas de detección de intrusos	2
Boyas	1
Balizas	3

Faros	2
Otros Sistemas	Criticidad
Sistema de distribución eléctrica	2
Generadores eléctricos de emergencia	2
Tanques y bombas de combustible (Gasolinera)	1
Red interna de distribución de agua	1
Tanques y bombas de agua	3
Tuberías para el manejo de graneles líquidos	2
Puentes	2
Procedimientos de Recursos Humanos	Criticidad
Contratación	2
Evacuación	2
Personal de empresas proveedoras de servicios	2
Personal externo	2
Empresas Vinculadas a la Operación	Criticidad
Equipos del Puerto	2
Caribe Gru	3
Plan de Prestaciones (Corralón)	1
BANDEGUA	1
SERVIESTIBA	1
Bodega de Prestaciones	1

Clean World	1
DVG	1
PSP / OCAD	2
Instituciones Gubernamentales	Criticidad
SAT	3
SAIA / PNC	3
Crédito Hipotecario	1
Policía Nacional	2
Comando Naval del Caribe	2
Dirección de Migración	2
MAGA	1
Medio Ambiente	1
ZOLIC	2
Comandancia y Capitanía de Puerto	2

15

2.2.1.4 Riesgo.

El riesgo es una combinación entre la amenaza, la vulnerabilidad y la criticidad de que haya pérdidas humanas o materiales de consideración.

2.2.1.4.1 Niveles de Riesgo.

a- Imperceptible: Valor de 1 o menos

¹⁵ Ibidem.

- b- Bajo: Valores de 2 a 8
- c- Mediano: Valores de 9 a 12
- d- Alto: Valores de 13 a 27
- e- Crítico: Valores de 28 a 45

(Amenaza x Vulnerabilidad x Criticidad = Riesgo)

Seguridad Física del Recinto Portuario	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Canal de acceso	2	1	3	6
Fondeaderos	2	1	1	2
Dársena de maniobras	2	1	3	6
Sitios de atraque (Muelles)	2	1	1	2
Accesos vehiculares para carga / descarga	2	2	1	4
Accesos Ferrocarril	2	2	1	4
Accesos para vehículos de empleados y visitantes	3	2	1	6
Accesos peatonales de empleados y visitantes	3	2	1	6
Accesos del turismo internacional	2	2	1	4
Perímetros	2	2	1	4
Seguridad Física Fuera del Recinto Portuario	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Edificios Administrativos	2	2	1	4
Predio Maria Luisa	3	3	1	9

Predio Plazuela Amatique	3	3	1	9
Seguridad Estructural	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Muelle	2	1	3	6
Sistemas Informáticos y de Comunicaciones	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Sistema de Telecomunicaciones	2	2	1	4
Sistemas de Radio Comunicación Terrestre	2	1	1	2
Sistemas Informáticos	2	2	2	8
Redes de Computadoras	3	3	2	18
Radio Comunicaciones Marítimas	2	1	2	4
Embarcaciones	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Lancha del Práctico	2	2	1	4
Remolcadores	2	2	2	8
Equipos y Sistemas de Protección	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Iluminación en Muelles, patios y perímetros	2	2	2	8
Sistemas de video vigilancia (CCTV)	2	2	2	8
Alarmas de detección de intrusos	2	1	2	4
Boyas	4	3	1	12
Balizas	3	3	3	18
Faros	3	3	2	18

Otros Sistemas	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Sistema de distribución eléctrica	4	3	2	24
Generadores eléctricos de emergencia	2	1	2	4
Tanques y bombas de combustible (Gasolinera)	2	2	1	4
Red interna de distribución de agua	2	1	1	2
Tanques y bombas de agua	2	2	3	12
Tuberías para el manejo de graneles líquidos	3	2	2	12
Puentes	2	3	2	12
Procedimientos de Recursos Humanos	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Contratación	2	1	2	4
Evacuación	2	1	2	4
Personal de empresas proveedoras de servicios	2	1	2	4
Personal externo	2	1	2	4
Empresas Vinculadas a la Operación	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
Equipos del Puerto	2	1	2	4
Caribe Gru	2	2	3	12
Plan de Prestaciones (Corralón)	4	3	1	12
BANDEGUA	2	2	1	4

SERVIESTIBA	2	1	1	2
Bodega de Prestaciones	2	2	1	4
Clean World	2	1	1	2
DVG	2	1	1	2
PSP / OCAD	4	2	2	16
Instituciones Gubernamentales	Amenaza	Vulnerabilidad	Criticidad	Riesgo
SAT	4	3	3	36
SAIA / PNC	4	3	3	36
Crédito Hipotecario	2	1	1	2
Policía Nacional	3	2	2	12
Comando Naval del Caribe	3	2	2	12
Dirección de Migración	3	2	2	12
MAGA	3	2	1	6
Medio Ambiente	2	2	1	4
ZOLIC	4	3	2	24
Comandancia y Capitanía de Puerto	2	1	2	4

16

En la parte A del Código PBIP, literal 15.7 dice que el informe de la evaluación de protección de la instalación portuaria se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.¹⁷

¹⁶ Ibidem.

Posteriormente a la evaluación de la instalación portuaria, se tuvieron que realizar reparos en protección física, como edificación de muro perimetral, torres de iluminación; en protección estructural, tales como instalación de cámaras de video en todo el recinto portuario, creación de la Dirección de Protección, elaboración de normas y procedimientos, sistemas de control de ingreso y egreso, así como la formación del personal de protección y ejercicios con todo el personal portuario. Los cuales fueron esenciales para poder garantizar que la verificación fuese satisfactoria y poder recibir la certificación como instalación segura para el comercio marítimo internacional.

La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla recibió de parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda la Declaración de Cumplimiento GUA-CIV-002, en fecha 17 de Junio, de 2004, la cual Certifica que se ha efectuado la verificación del cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y que ésta instalación portuaria observa el Plan de protección aprobado, para realizar operaciones y actividades con los siguientes tipos de buques:

- Cruceros
- Granel Sólido
- Porta Contenedores
- Tanque
- Gasero
- Barcaza
- Frigorífico
- Carga General
- Roll On-Roll off
- Buques de carga, distintos a los anteriores

¹⁷ OMI, SOLAS CONF., Código de Protección de buques y de las instalaciones portuarias, PBIP, 17 de diciembre de 2002.

**3. Capítulo III.
Implementación del Código Internacional de
Protección de Buques y de las Instalaciones
Portuarias, PBIP.**

3.1 Características Puerto Santo Tomás de Castilla

A partir del 1 de Julio, de 2004 entró en vigor el Código PBIP para todos los gobiernos contratantes del convenio SOLAS, el Puerto Santo Tomás de Castilla, como un puerto Certificado PBIP, cumple lo establecido por el capítulo XI-2 y la parte A del Código, en otras palabras implementar procedimientos de protección entre los cuales están, procedimientos de control de ingreso y egreso para empleados, usuarios y visitantes, controles respectivos a la carga y a las operaciones de interfaz buque puerto. El puerto tiene una extensión de 501,535.70 mts², el cual fue circulado completamente por un muro perimetral en sus accesos por tierra, para evitar accesos no autorizados, supervisado por personal de protección, como policías navales, seguridad privada y guardias portuarios. Además se realizaron esfuerzos para una modernización tecnológica de seguridad como, sistema de radio comunicación de seguridad, alarma de detección de intrusos, sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV) y un radar de ayudas a la navegación. Se implementó la figura del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).

3.2 Oficial de Protección de la Instalación Portuaria

El Puerto cuenta con el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) para garantizar la aplicación de medidas y procedimientos de protección en la instalación portuaria, y revisar periódicamente las medidas de protección para asegurarse que siguen siendo adecuadas, el OPIP es la persona responsable de mantener el control de la seguridad y evitar sucesos que afecten el funcionar de la instalación portuaria.

3.3 Seguridad Física de la Instalación Portuaria.

La seguridad física se refiere a todos aquellos medios, mecanismos y medidas que tienen carácter restrictivo a manera de prevención y detección, destinado a proteger físicamente todos los recursos disponibles en la instalación portuaria.

Las barreras perimetrales por ser el punto que señala claramente el límite del recinto portuario, tienen sistemas especiales de construcción que impiden el paso de personas y/o vehículos desde y hacia el exterior del mismo. Estas barreras perimetrales la constituyen muros de cemento armado, mallas de acero galvanizado o el propio mar Caribe.

Todas las medidas que se adoptan van unidas, enlazadas y coordinadas entre si haciendo esto que la seguridad física se convierta en un sistema integrado de protección. En la seguridad física se involucra al recurso humano, mecanismos naturales, físicos, mecánicos, electromecánicos, electrónicos, así como políticas, procedimientos, órdenes permanentes e instructivos de seguridad, lo cual se convierte en un aspecto básico para la seguridad del puerto.

El Puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con una adecuada rotulación horizontal y vertical de las áreas, tomando en cuenta parqueos y áreas de carga de vehículos, zonas restringidas, salidas de emergencia, controles de acceso, circulación para evacuación.

3.4 Personal de Protección

El puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con personal de protección propio del puerto y personal contratado por el puerto (Personal del Comando Naval y seguridad privada) quienes realizan una actividad paralela a las actividades operativas, pero su función es proteger la instalación portuaria.

El personal de protección realiza controles, patrullajes y rondas de seguridad en toda la instalación portuaria como en el exterior del perímetro portuario y sus alrededores. Este lo realizan personal de protección armados, con el equipo necesario y adecuado de dotación y radio comunicación, utilizando patrullajes en vehículos de 4 ruedas, motocicletas, bicicletas y grupos a pie. También tienen establecido puestos fijos de control en lugares claves, en áreas restringidas, edificios administrativos y bodegas, los cuales cuentan con personal de protección armados, con garitas adecuadas de seguridad y sistema de radiocomunicación.

En lugares focales de protección, control de accesos, el personal de protección realiza controles e inspecciones de vehículos, personal, carga y documentación.

El personal de protección está permanentemente apoyado por un sistema de video vigilancia, cuyo centro de operaciones se encuentra ubicado en una torre que permite además la vigilancia visual de toda la instalación y en donde funciona el centro de control y comando único de protección y reacción.

3.5 Carnetización.

Toda persona que desee ingresar al recinto portuario debe de cumplir el requisito de tener un Carné de ingreso al Puerto, el cual se obtiene de la siguiente forma:

3.5.1 Personal del Puerto.

El Puerto extiende un Carné al trabajador portuario que lo identifica como tal, el mismo tiene cierta nomenclatura que hace una diferencia en cuanto al ingreso del personal a áreas administrativas, al área operativa y a zonas restringidas.

3.5.2 Usuarios del Puerto.

Los usuarios del puerto deben presentar una solicitud de adquisición de Carné de ingreso a la instalación portuaria dirigido a la Dirección de Protección, adjuntando antecedentes penales y policíacos, registrándoseles en el sistema biométrico con la toma de huellas y la toma de una fotografía que aparece en el Carné.

3.5.3 Visitantes.

El Puerto, a través de la Dirección de Protección extiende permisos especiales para el ingreso a visitantes o personas que eventualmente realicen algún trámite dentro de la instalación portuaria. Los visitantes deben de presentar una solicitud exponiendo cual es el motivo de ingreso a la instalación portuaria, registrar sus huellas en el sistema biométrico y proporcionar sus datos personales.

3.6 Agendamiento de pilotos.

Este sistema se aplica para pilotos del transporte pesado, el cual consiste en ingresar al sistema biométrico el tiempo de estadía en el puerto y así dejar registro de la actividad que realizó determinado piloto y descongestionar de tráfico el puerto.

3.7 Control de Accesos a la instalación portuaria.

Puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con garitas especializadas, para el control de accesos y para el control de egresos, con instalaciones adecuadas que permiten realizar actividades específicas de protección, las cuales están gobernadas por manuales de seguridad y además cuentan con las órdenes de puesto para cada guardia de seguridad.

En cada control de accesos o egresos se realizan actividades específicas, por lo que se dividen según su función en:

- a. Control de Accesos de Vehículos de Carga
- b. Control de Egresos de Vehículos de Carga
- c. Control de Ingresos y Egresos de Vehículos Propios y Visitantes
- d. Control de Accesos Peatonales

3.7.1 Control de Accesos de vehículos de carga.

Todos los vehículos de carga de exportación e importación que ingresan al recinto portuario de Puerto Santo Tomás de Castilla, primero tienen que realizar el primer control en la Terminal de Transporte Terrestre María Luisa, el cual se encuentra ubicado en un área bajo control de la seguridad fuera del recinto portuario.

La terminal María Luisa cuenta con 154 parqueos y es el lugar en donde se habilita la documentación de recepción y despacho de la carga y los pilotos son agendados, permiso que les permite el ingreso al puerto, siendo el mismo ingresado a la red del sistema informático del Puerto.

Luego todo vehículo de carga con toda su documentación en orden se aproxima a la garita de control de accesos denominada La Ceiba, en esta se realizan a todos los vehículos sin excepción un control de la documentación tanto de la carga como del vehículo así como la autorización de ingresos, documental y con controles cruzados con el sistema de la red informática.

Personal de protección simultáneamente realiza una inspección física del transporte, revisando los bajos, el interior y comprueba la numeración y estado de los marchamos, números del equipo, placas de circulación, licencias de conducir, carnés de identificación.

3.7.2 Control de Egresos de vehículos de carga.

Luego todo vehículo de carga con toda su documentación en orden se aproxima a las garitas de control de egresos, en estas se realizan a todos los vehículos sin excepción un control de la documentación, verificando que se llenaron todos los requisitos establecidos, poniendo especial cuidado si los mismos fueron retenidos, inspeccionados y liberada su carga.

Se compara los documentos de ingreso si corresponden al mismo y se compara la documentación con controles cruzados con el sistema de la red informática.

Personal de seguridad simultáneamente realiza una inspección exhaustiva del transporte, revisando los bajos, el interior y comprueba la numeración y estado de los marchamos, números del equipo, placas de circulación, licencias de conducir, carnés de identificación.

3.7.3 Control de Acceso de vehículos livianos.

El Puerto Santo Tomás de Castilla tiene un único ingreso para vehículos livianos, el cual cuenta con un sistema biométrico donde cada conductor debe de utilizar su huella digital para activar la talanquera que le permite o deniega el ingreso a la instalación portuaria, los pilotos deben de estar identificados con su carné de ingreso al Puerto o su permiso respectivo y portar casco y chaleco reflectivo, este ingreso está custodiado por guardias navales quienes realizan la revisión de los pilotos e inspección física de los vehículos. De igual forma se realiza cuando van a salir.

3.7.4 Control de Acceso Peatonal.

El ingreso peatonal se encuentra aledaño al egreso de transporte pesado y este acceso como los demás cuenta con un sistema biométrico que permite o deniega el ingreso a la instalación portuaria y está custodiado por personal del comando naval.

3.7.5 Control de Acceso para Turismo.

El Puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con un acceso exclusivo para el uso del turismo internacional, el mismo permanece cerrado con llave cuando no está siendo utilizado (En este acceso se cuenta con dos candados, una llave de un candado la mantiene la SAT y la otra el Departamento de Protección de la Portuaria), es permanentemente vigilado y cuenta con procedimientos para el control de la llaves.

Cuando este acceso es habilitado, se establece un estricto control, en el cual participan Guardias Portuarios, Agentes del Comando Naval, personal de SAT y personal de Turismo.

En este punto se realizan controles e inspecciones de los vehículos turísticos, del personal que los conduce, así como de los propios turistas que lo utilizan durante sus paseos programados.

También se inspeccionan todos los paquetes que entran o salen de las instalaciones.

3.8 Bodegas

Todas las bodegas con que cuenta el Puerto están designadas como Áreas Restringidas, estas se encuentran debidamente rotuladas, no se permite el parqueo de vehículos de ninguna clase en sus proximidades, a menos que se encuentre en la operación de carga o descarga de mercadería.

Hay bodegas que son consideradas más susceptibles, como es el caso de la Bodega No. 9 donde se realizan inspecciones intrusivas de las mercancías, en la cual hay un estricto control de accesos, se permite la entrada a esta bodega exclusivamente al personal que conforme a su carné de identificación se lo permite.

Todo el personal, sin excepción, es inspeccionado por el personal de protección de acuerdo a procedimientos establecidos, lista de chequeos, órdenes de puesto y detectores de metales.

Todas estas áreas de bodega susceptibles, tienen una permanente vigilancia a través del Sistema de CCTV, cuyas cámaras son controladas desde la torre de control.

3.9 Iluminación.

El Puerto Santo Tomás construyó torres para iluminación y colocación de cámaras de vigilancia para mejorar su vigilancia dentro de la instalación portuaria.

La iluminación se convierte en uno de los principales factores preventivos y disuasivos de actos ilegales y de conspiraciones al interior de Puerto Santo Tomás de Castilla.

Tiene ubicados estratégicamente reflectores con gran capacidad para iluminar tanto áreas externas como internas, para su protección.

Puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con generadores eléctricos emergentes que permiten mantener el fluido eléctrico y la iluminación ante la caída del sistema principal y garantizar un mejor funcionamiento de las cámaras del circuito cerrado de televisión instaladas así como el radar de control de embarcaciones y ayuda a la navegación.

3.10 Sistema de Radio comunicación de la Seguridad.

Las garitas de control de accesos vehiculares y peatonales, garitas de control perimetral, torre de control y demás personal de protección en sus respectivos turnos cuenta con equipo de radio comunicación, el cual que permite las comunicaciones de protección de forma permanente.

3.11 Ordenamiento Vial dentro de la Instalación Portuaria.

Se encuentran debidamente identificados los sentidos, a través de rotulación horizontal y vertical. Existe rotulación que informa a los usuarios áreas de parqueo, áreas de acceso restringido, rutas de evacuación, salidas de emergencias, números de emergencias.

Es requisito indispensable para poder ingresar al recinto portuario, que los vehículos posean luces giratorias e intermitentes (luces estroboscópicas), las cuales permanecen encendidas mientras transitan a los lugares autorizados, dichas luces deben ser colocadas en el techo del vehículo y sirven como una medida de seguridad industrial.

3.12 Sistemas de Control, Vigilancia y Detección de intrusos.

El puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con los sistemas de:

- a- Radar Marino.
- b- Alarma de detección de Intrusos
- c- Sistema de CCTV.

3.12.1 Radar Marino.

Puerto Santo Tomás de Castilla cuenta con un radar que además de servir como ayuda a la navegación, permite también detectar embarcaciones pequeñas que se aproximan a los muelles, los cuales al ser detectados, desde la torre de control se pone en aviso al personal de protección a cargo de estas áreas, así como a las lanchas de patrullaje marítimos.

Este radar permite tomar medidas anticipadas que permiten a su vez obtener una respuesta inmediata de protección.

3.12.2 Sistema de Identificación Automática

El sistema de identificación automática conocido por sus siglas en inglés como AIS LIVE (Automatic Identification System) es una herramienta que trabaja a través de internet, la cual identifica la posición real de la ubicación del buque, ya sea navegando, atracado o fondeado, e identifica por su nombre a los buques y proporciona características generales de los mismos, como calado máximo, eslora, manga, tipo de buque y horario y fecha estimado de arribo al puerto. Dicha herramienta proporciona un mejor control de arribo y comunicación con los buques.

3.12.3 Alarma de detección de Intrusos.

En áreas susceptibles y generalmente designadas como áreas restringidas se cuenta con alarmas de detección de intrusos, las cuales son activadas por sensores infrarrojos combinados con calor, volumen y movimiento, sensores de vibración y magnéticos.

3.12.4 Sistemas de CCTV.

El funcionamiento de la Seguridad en el Puerto Santo Tomás de Castilla se encuentra complementado por el sistema de circuito cerrado de video vigilancia, cuyo centro de monitoreo se encuentra localizado en la torre de control, la cual a su vez es un área de acceso restringido.

Este sistema le permite al puerto tener una mayor cobertura de la vigilancia de seguridad.

3.13 Instalaciones Administrativas.

Estas edificaciones se encuentran fuera del recinto portuario, pero adyacentes al mismo, todos cuentan con vigilancia externa a través de rondas de seguridad además de poseer una barrera perimetral de malla de acero galvanizado con puertas, las cuales se cierra con llave cuando no es hora laboral de oficina, tienen personal de control de accesos, arco detectores de metales, los guardias tienen además detectores de metales de mano y no se permite la entrada sin la autorización y control del personal que ejerce este control de accesos.

En las áreas susceptibles dentro del edificio, este cuenta con puertas con control de accesos electrónicos, solo el personal autorizado cuenta con estos carnés de aproximación conforme a las áreas que tienen permitido su ingreso y todas y cada una de las oficinas que manejan información susceptible, sus puertas permanecen cerradas y también tienen designadas áreas restringidas, con video vigilancia, puertas con llaves y debidamente rotuladas.

Las rutas de evacuación se encuentran claramente identificadas.

3.14 Prácticas y Ejercicios.

El Puerto realiza eventualmente y sin aviso previo al personal, prácticas y/o ejercicios de emergencias y contingencias, tales como simulacros de evacuación por amenazas de bombas, incendios, terremotos y otros, teniendo las áreas definidas y rotuladas de convergencia guiados por el comité de emergencias que está formado por personal mismo del puerto (incluidos personal de seguridad, administrativo y operativo).

3.15 Interfaz Buque – Puerto.

Previo al arribo del buque a Puerto, la agencia naviera anuncia la llegada del buque al departamento de Planificación del Puerto, la agencia naviera llena todos los requisitos documentales y realiza los pagos correspondientes por servicios portuarios como servicio de piloto, atraque, estadía, carga, descarga y desatraque. Posteriormente Planificación envía el aviso a la torre de control sobre el arribo del buque y de acuerdo a lo solicitado por la agencia naviera y de acuerdo a la situación de muelle, planificación genera instrucciones a la torre de control que trasladará al buque en sus comunicaciones previas al arribo, dándole también la indicación que se encuentran en nivel 1 de protección. El Puerto Santo Tomás desde el inicio de la implantación del Código PBIP siempre se ha encontrado en el nivel 1 de protección.

Cuando el buque es atracado por el piloto práctico en turno, da el aviso por radio a control de puerto dando las generalidades del buque y proporcionando la procedencia del buque. Atracado el buque es visitado por las autoridades del puerto, a la cual se le llama Visita Oficial, entre las cuales figuran:

- ✓ Representante de capitanía de puerto (Ministerio de la Defensa)
- ✓ Representante de la administración de Aduana (SAT)
- ✓ Médico en turno (Ministerio de Salud)
- ✓ Representante de Migración en puerto (Ministerio de Gobernación)

- ✓ Representante del organismo internacional regional de sanidad agropecuaria OIRSA (Administrado por Ministerio de Agricultura, ganadería y alimentación MAGA)
- ✓ Representante de la instalación portuaria (Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda)
- ✓ Representante de la Sub dirección general de análisis e información antinarcótica SGAIA (Ministerio de Gobernación)
- ✓ Representante de la Agencia Naviera.

Posteriormente de que el buque es visitado ya puede iniciar operaciones de carga y/o descarga. El Puerto Santo Tomás de Castilla mantiene presencia con personal de seguridad privada al costado del buque mientras se realizan las operaciones de carga y descarga del buque a puerto y viceversa, así también las operaciones son monitoreadas por el sistema de CCTV.

El puerto implementa el sistema de brazaletes de muñeca al personal que laborará a bordo del buque. Por parte de la naviera se genera un listado de su personal que estará en las operaciones a bordo del buque, de igual forma lo realiza la Tomaduría de tiempo del Puerto para el personal del Puerto (estibadores, cheques, operadores de grúas, operadores de montacargas, supervisores a bordo) que realizará sus labores a bordo del buque, estos listados son presentados al departamento de Protección con 24 hrs. de anticipación del inicio de operaciones el cual es supervisado por el personal de seguridad que se encuentra al costado del buque, al ingreso se les proporciona un brazalete de color, con número y letras de nomenclaturas que tendrán que ser devueltos al descender del buque, manteniendo así un control del personal para evitar que alguno de ellos se pueda ir como polizón en el buque.

3.16 Entrega de Provisiones al Buque.

El buque solicita a su agente naviero el suministro de provisiones, la agencia naviera avisa a la empresa encargada de suministrar alimentos y víveres al buque siguiendo el procedimiento; se elabora una solicitud de la agencia naviera al puerto, dirigida al departamento de Protección en la cual se anuncia la fecha y hora de entrega, nombre del buque, incluyendo la cantidad y la clase de provisiones a entregar, registro de las características del vehículo que va a entregar las provisiones, registro de las características del conductor, siendo posteriormente inspeccionadas por el personal de seguridad para que coincida con lo solicitado por el buque, esto se realiza antes de abordar el buque.

3.17 Política de Control y Seguridad Marítimo Portuario.

EMPORNAC como eslabón de la cadena logística, garantiza a los clientes, usuarios y comunidad internacional, instalaciones modernas, eficientes, seguras y confiables, apoyados con procesos, procedimientos de control integral, normados y mejorados continuamente, para evitar riesgos de narcotráfico, terrorismo, robo, sabotaje o cualquier otra acción que afecte la carga y las operaciones portuarias.¹⁸

¹⁸ Política de control y seguridad marítimo portuario, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, 2011.

4. Capítulo IV

Comercio Exterior de Guatemala

4.1 Definición

Se denomina comercio a la actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación.

Cada país fabrica sus propios bienes y provee servicios, pero también escasea de algunos insumos y activos (humanos, naturales, financieros e industriales). Precisamente el intercambio comercial que existe entre dos naciones al exportar (vender), e importar (comprar) sus productos es lo que llamamos “comercio exterior”, en otras palabras el término comercio exterior hace referencia al intercambio comercial de un país con relación a los demás, a diferencia del comercio internacional, es aquel que se realiza entre países y que configura un mercado internacional o sea entre países en general y no exactamente con uno en particular.

El comercio exterior de un país se traduce por el movimiento de carga que se genera de un país hacia otro u otros y viceversa. Se inicia el análisis del comercio exterior de Guatemala, a partir del 14 de Agosto de 2007, cuando se hace ley la implementación del Código PBIP en Guatemala, a través del acuerdo ministerial No. 1,687-2007 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, para realizar un análisis comparativo entre el año 2007 y 2008.

4.2 Comercio Exterior por Puertos Marítimos

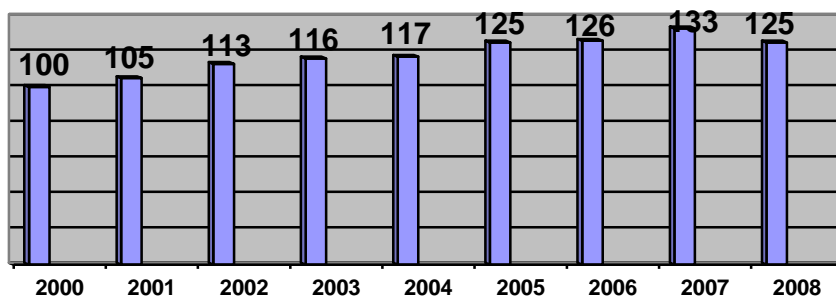
El movimiento de carga por los puertos marítimos del país en el año 2008 tuvo un crecimiento negativo en relación al año 2007 que representó comparativamente el -6% pasando de 16,877.5 miles de toneladas métricas (MT) en el 2007 a 15,866.8 MT en el 2008. Esta diferencia negativa de menos 1010.7 MT es inusual, ya que en los registros desde hace 10 años, se había incrementado año con año de forma paralela al crecimiento del comercio exterior nacional y que en el 2008 resulta al mismo nivel que en el 2005. La siguiente gráfica muestra la evolución del índice de movimiento de carga con base al año 2000¹⁹, lo cual también confirma lo indicado anteriormente.

¹⁹ 1 de Julio de 2004, fue la fecha que se implementó el Código PBIP en los puertos marítimos de Guatemala.

Gráfico No. 1

Sistema Portuario Nacional

Indice de Movimiento de Carga



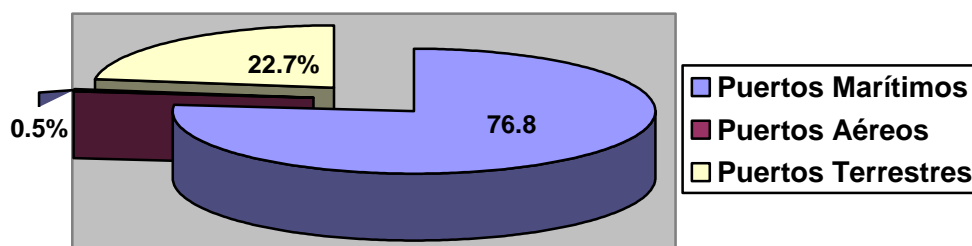
20

El total del comercio exterior del país en 2008, expresado en toneladas métricas, fue de 19,001.2 MT que comparado con 2007 (20,451.7 MT) significó una baja de 1,450.5 MT. Los puertos marítimos manejaron el 76.8% del total de dicho comercio exterior, lo cual significó una disminución del 1.2% comparado con lo alcanzado en el 2007, lo cual podemos observar en el gráfico No 2.

Al considerar esta relación en términos del valor CIF de las importaciones y el valor FOB de las exportaciones en US\$, se establece que por los puertos marítimos se manejó el 64.6% del valor total del comercio exterior de Guatemala.²¹

Gráfico No. 2

Estructura Comercio Exterior 2008



22

²⁰ El sistema portuario nacional en apoyo al comercio exterior de Guatemala 2008, Comisión Portuaria Nacional, febrero de 2009.

²¹ Banco de Guatemala, Reporte de Comercio Exterior 2008.

En los cuadros A y B a continuación, se resumen comparativamente los detalles del comercio exterior por puerto, tanto por valor CIF y FOB, como por toneladas métricas.

El cuadro B muestra que, en valores CIF y FOB, hubo un crecimiento del 8.7% en total. Las importaciones crecieron en un +7.2% comparado con el +11.7% de las exportaciones. Estas tasas de crecimiento son las menores, que se han presentado durante los últimos 4 años. Comparando con el año 2007 donde las tasas de crecimiento fueron del 14.4% en total y del 14% y 15.3% para las importaciones y exportaciones respectivamente, consideramos que el año 2008 no fue muy fructífero desde el punto de vista comercial.

En el mismo cuadro B, al considerar el crecimiento en términos del tonelaje movilizado, observamos que en los puertos marítimos el mismo fue negativo, a excepción de las exportaciones en Puerto Santo Tomás de Castilla donde el crecimiento fue bastante modesto (+0.7%) y de las exportaciones en Boyas San José donde prácticamente no hubo crecimiento (0%). En general esta situación del comercio exterior es el resultado de la crisis mundial²³ que en nuestro país se comenzó a sentir en el mes de junio 2008 y que finalizó el año con un crecimiento de -8.6% (base de toneladas métricas) para los puertos marítimos.

²² Ibidem.

²³ Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional, El Sistema Portuario Nacional en apoyo al Comercio Exterior de Guatemala 2008, Guatemala Febrero de 2009.

CUADRO A

GUATEMALA: VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES Y FOB DE LAS EXPORTACIONES CLASIFICADAS POR TIPO DE PUERTO

PERIODO: 2004-2008

En Miles de Usdólares y Miles de Toneladas Métricas.

VALOR CIF Y FOB

		2004	2005	2006	2007	2008
	Total País (I+II)	14,515,436.40	15,880,083.60	17,927,804.90	20,510,060.00	22,289,700.90
I	IMPORTACIONES	9,477,610.40	10,499,152.4	11,914,950.20	13,578,016.00	14,549,013.30
II	EXPORTACIONES	5,037,826.00	5,380,931.20	6,012,854.70	6,932,044.00	7,740,687.60
1	PUERTOS TERRESTRES	3,401,992.30	3,788,858.30	4,357,259.10	5,063,978.60	5,783,497.10
	IMPORTACIONES	1,860,069.40	2,077,042.20	2,387,768.90	2,750,801.50	3,065,576.10
	EXPORTACIONES	1,541,923.00	1,711,816.10	1,969,490.20	2,313,177.10	2,717,921.00
2	PUERTOS AEREOS	1,516,067.50	1,555,424.90	1,903,579.90	2,088,767.20	2,106,971.60
	IMPORTACIONES	1,166,745.70	1,245,770.70	1,465,186.70	1,590,276.10	1,531,880.60
	EXPORTACIONES	349,321.80	309,654.20	438,393.20	498,491.10	575,091.00
3	PUERTOS MARITIMOS	9,597,376.60	10,535,800.4	11,666,965.90	13,357,314.20	14,399,232.20
	IMPORTACIONES	6,450,795.40	7,176,339.50	8,061,994.60	9,236,938.40	9,951,556.60
	EXPORTACIONES	3,146,581.20	3,359,460.90	3,604,971.30	4,120,375.80	4,447,675.60
3a	PUERTO BARRIOS	1,051,362.20	1,070,556.40	1,133,802.10	1,417,184.60	1,494,529.90
	IMPORTACIONES	608,838.60	643,473.70	678,036.50	820,793.40	977,810.40
	EXPORTACIONES	442,523.70	427,082.70	455,765.60	596,391.20	516,719.50
3b	SANTO TOMAS	4,439,551.50	4,691,124.50	4,871,671.30	5,371,928.40	5,656,742.80
	IMPORTACIONES	2,527,201.80	2,674,699.80	2,812,441.60	3,223,543.10	3,266,096.80
	EXPORTACIONES	1,912,349.70	2,016,424.70	2,059,229.70	2,148,385.30	2,390,646.00
3c	QUETZAL	4,106,462.90	4,774,119.50	5,661,492.50	6,568,201.20	7,247,959.50
	IMPORTACIONES	3,314,755.00	3,858,166.00	4,571,516.50	5,192,601.80	5,707,649.40
	EXPORTACIONES	791,707.90	915,953.50	1,089,976.00	1,375,599.40	1,540,310.10
3d	SAN JOSE	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	IMPORTACIONES	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	EXPORTACIONES	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d

24

²⁴ Banco de Guatemala, departamento de estadísticas económicas, 2008.

CUADRO B
GUATEMALA: MOVIMIENTO MEDIDO POR TONELADAS METRICAS
CLASIFICADAS POR TIPO DE PUERTO
PERIODO: 2004-2008
 En Miles de Usdólares y Miles de Toneladas Métricas.

TONELADAS METRICAS

		2004	2005	2006	2007	2008
	Total País (I+II)	16,472,149.60	17,089,220.30	18,328,284.70	20,451,672.30	19,001,199.40
I	IMPORTACIONES	9,875,244.50	10,481,718.00	11,073,414.90	11,968,623.50	10,937,850.40
II	EXPORTACIONES	6,596,905.10	6,607,502.30	7,254,869.80	8,483,048.70	8,063,349.00
1	PUERTOS TERRESTRES	3,512,437.80	3,688,697.80	3,945,431.80	4,373,692.90	4,313,515.00
	IMPORTACIONES	1,571,810.40	1,579,865.10	1,608,935.20	1,757,237.80	1,773,202.70
	EXPORTACIONES	1,940,627.40	2,108,832.70	2,336,496.60	2,616,455.10	2,540,312.30
2	PUERTOS AEREOS	146,548.40	95,163.60	101,716.70	110,462.60	86,037.60
	IMPORTACIONES	111,127.20	58,052.20	61,403.50	68,065.90	45,135.60
	EXPORTACIONES	35,421.20	37,111.50	40,313.20	42,396.80	40,902.00
3	PUERTOS MARITIMOS	12,813,163.40	13,305,358.90	14,281,136.20	15,967,516.70	14,601,646.80
	IMPORTACIONES	8,192,306.90	8,843,800.70	9,403,076.30	10,143,319.90	9,119,512.10
	EXPORTACIONES	4,620,856.50	4,461,558.10	4,878,060.00	5,824,196.90	5,482,134.70
3a	PUERTO BARRIOS	1,137,448.00	1,165,981.40	1,528,015.60	2,194,673.30	2,020,161.90
	IMPORTACIONES	665,189.70	711,490.90	720,299.80	933,994.60	906,149.10
	EXPORTACIONES	472,258.20	454,490.50	807,715.80	1,260,678.70	1,114,012.70
3b	SANTO TOMAS	3,591,306.70	3,551,990.50	3,672,533.20	3,877,400.00	3,727,815.10
	IMPORTACIONES	1,638,240.00	1,724,736.80	1,881,400.00	1,891,895.90	1,729,170.20
	EXPORTACIONES	1,953,066.70	1,827,253.60	1,791,133.20	1,985,504.10	1,998,644.90
3c	QUETZAL	8,084,408.70	6,157,592.00	6,612,976.40	7,293,039.40	6,735,324.80
	IMPORTACIONES	5,888,877.10	4,315,131.90	4,788,663.50	5,075,773.40	4,726,480.80
	EXPORTACIONES	2,195,531.60	1,842,460.00	1,824,312.90	2,217,266.00	2,008,844.00
3d	SAN JOSE	n/d	2,429,795.00	2,467,611.00	2,602,404.00	2,118,345.00
	IMPORTACIONES	n/d	2,092,441.00	2,012,713.00	2,241,656.00	1,757,712.00
	EXPORTACIONES	n/d	337,354.00	454,898.00	360,748.00	360,633.00

25

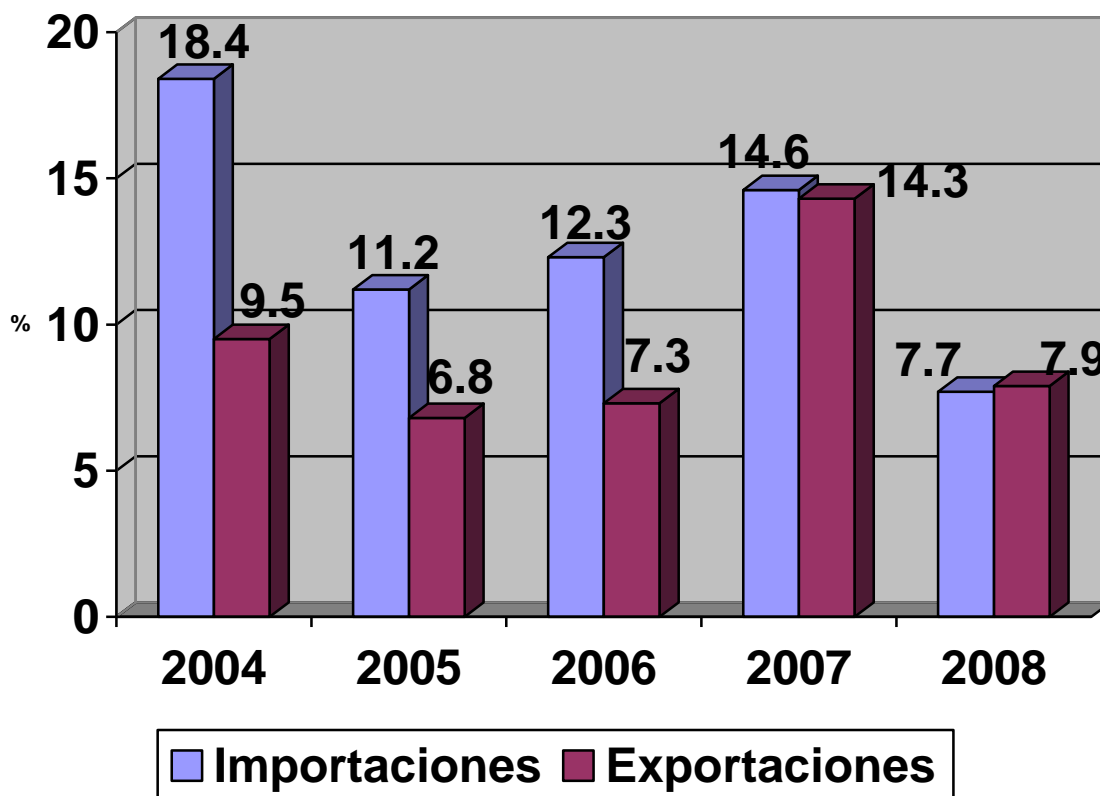
En relación a las exportaciones e importaciones del país en el año 2008, al considerarlas por su valor FOB y CIF, resultaron en un incremento del +11.7% y +7.2% respectivamente, que en comparación con el año 2007 son tasas menores de crecimiento (+15.3% y 14.0%).

Para complementar la información sobre el comercio exterior y visualizar gráficamente lo que ha sucedido con los puertos marítimos, se han preparado las gráficas 3 y 4 que ilustran históricamente las tasas anuales de crecimiento del comercio exterior por dichos puertos tanto considerando como base el valor del mismo en términos de CIF y FOB, como considerando como base el tonelaje de ese comercio exterior.

²⁵ Notas: 1) La fuente de la información del Banco de Guatemala se fundamenta en las declaraciones aduaneras, 2) la información de Puerto Quetzal, incluye el movimiento del comercio exterior de Boyas San José, ya que las declaraciones de aduana de este puerto son liquidadas en la Aduana de Puerto Quetzal.

Gráfico 3

Guatemala: Histórico de las tasas de crecimiento del valor CIF de las importaciones y FOB de las exportaciones por los Puertos Marítimos

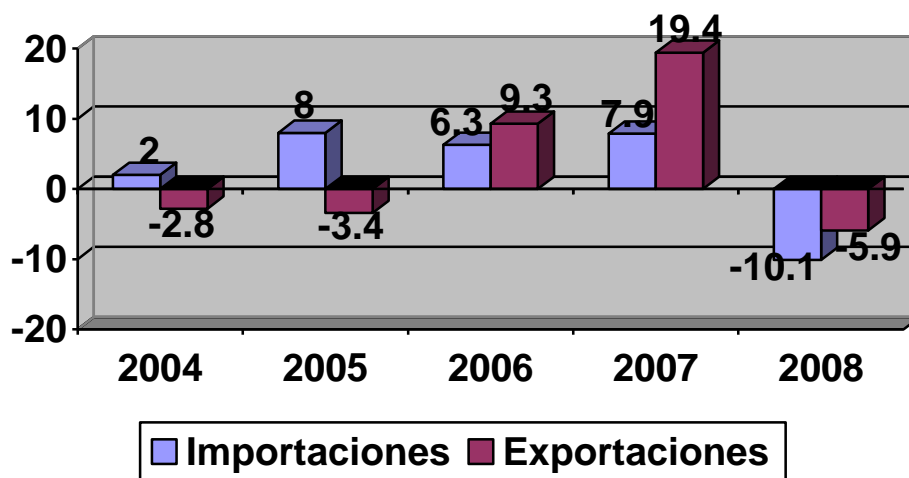


26

²⁶ Banco de Guatemala, estadísticas económicas, 2008.

Gráfico No. 4

Guatemala: Histórico de las tasas de crecimiento anual de las importaciones y exportaciones por los Puertos Marítimos en base al Tonelaje



27

En el 2008 los valores de las tasas de crecimiento en base al valor CIF y FOB se han reducido comparativamente a las obtenidas en el 2007 y adicionalmente si se considera la base en toneladas, el 2008 es el único año, de los presentados, que tienen tasa de crecimiento negativas.

Los puertos marítimos, movilizan mercancías de comercio exterior (importaciones y exportaciones), mercancías en tránsito hacia y desde otros países de Centro América y adicionalmente la carga de trasbordo, que es aquella que es desembarcada y luego de permanecer algún tiempo dentro del recinto portuario, es embarcada en otro buque con destino a otro país.

Es supuesto que la cifra del movimiento portuario siempre debería ser mayor que el movimiento del comercio exterior por los puertos marítimos, ya que como se muestra en el cuadro “C” a continuación, por cada uno de los puertos del sistema portuario nacional, la relación de ambas cifras (comercio exterior y movimiento portuario), donde el movimiento portuario siempre debería de ser mayor que el de comercio exterior, debido a que los puertos siempre movilizan carga adicional de trasbordo y en tránsito hacia otros países. Obsérvese que en algunos casos dicha relación es ligeramente menor, ya que el Banco de Guatemala registra la información en diferentes fechas a las que lo hace el puerto. Por ejemplo la exportación la registra el banco al momento de ingresar al puerto y el puerto la registra en la fecha de embarque.²⁸

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem

CUADRO C

SISTEMA PORTUARIO NACIONAL: RELACION ENTRE EL MOVIMIENTO PORTUARIO Y EL COMERCIO EXTERIOR POR LOS PUERTOS
CLASIFICADAS POR TIPO DE PUERTO

PERIODO: 2004-2008

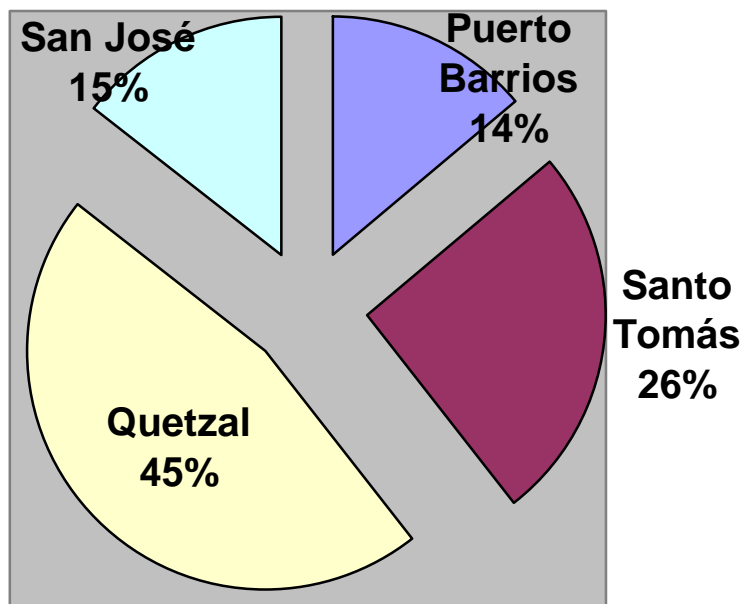
Miles de Toneladas Métricas

		2004	2005	2006	2007	2008
COMERCIO EXTERIOR						
	Sistema Portuario Nac.	12,813.20	13,305.40	14,281.10	16,967.50	14,601.60
	IMPORTACIONES	8,192.30	8,843.80	9,403.10	10,143.30	9,119.50
	EXPORTACIONES	4,620.90	4,461.60	4,878.10	5,824.20	5,482.10
3a	PUERTO BARRIOS	1,137.40	1,166.00	1,528.00	2,194.70	2,020.20
	IMPORTACIONES	665.20	711.50	720.30	934.00	906.10
	EXPORTACIONES	472.30	454.50	807.70	1,260.70	1,114.00
3b	SANTO TOMAS	3,591.30	3,552.00	3,672.50	3,877.40	3,727.80
	IMPORTACIONES	1,638.20	1,724.70	1,881.40	1,891.90	1,729.20
	EXPORTACIONES	1,953.10	1,827.30	1,791.10	1,985.50	1,998.60
3c	QUETZAL	8,084.40	6,157.60	6,613.00	7,293.00	6,735.30
	IMPORTACIONES	5,888.90	4,315.10	4,788.70	5,075.80	4,726.50
	EXPORTACIONES	2,195.50	1,842.50	1,824.30	2,217.30	2,008.80
3d	SAN JOSE	n/d	2,429.80	2,467.60	2,602.40	2,118.30
	IMPORTACIONES	n/d	2,092.40	2,012.70	2,241.70	1,757.70
	EXPORTACIONES	n/d	337.40	454.90	360.70	360.60
MOVIMIENTO PORTUARIO						
	Sistema Portuario Nac.	14,744.70	15,755.20	15,888.20	16,877.60	15,866.80
	DESEMBARQUE	9,533.50	10,139.50	10,346.20	11,122.54	9,945.90
	EMBARQUE	5,211.20	5,615.70	5,542.00	5,755.03	5,920.90
3a	PUERTO BARRIOS	1,869.10	1,936.90	1,821.80	2,034.50	2,092.30
	DESEMBARQUE	956.90	950.50	917.30	974.00	989.50
	EMBARQUE	912.20	986.40	904.50	1,060.50	1,102.80
3b	SANTO TOMAS	4,542.60	4,322.20	4,677.70	4,714.80	4,676.80
	DESEMBARQUE	2,230.70	2,181.00	2,372.50	2,511.00	2,261.20
	EMBARQUE	2,311.90	2,141.20	2,305.20	2,203.80	2,415.60
3c	QUETZAL	8,333.00	7,066.30	6,921.10	7,525.80	6,979.40
	DESEMBARQUE	6,345.90	4,915.60	5,043.70	5,395.90	4,937.50
	EMBARQUE	1,987.10	2,150.70	1,877.40	2,129.90	2,041.90
3d	SAN JOSE	n/d	2,429.80	2,467.60	2,602.50	2,118.30
	DESEMBARQUE	n/d	2,092.40	2,012.70	2,241.70	1,757.70
	EMBARQUE	n/d	337.40	454.90	360.80	360.60

Si se relaciona la cantidad de carga movilizada en los puertos y la correspondiente al comercio exterior que pasa por los mismos, se obtiene 108.7%, considerando de enero a diciembre de 2008. Esto significa que el excedente de 8.7% constituye servicio portuario para otros países en términos de mercancías en tránsito y de trasbordo. Es importante observar que Puerto Santo Tomás de Castilla es el que mayor carga de otros países moviliza (25.5%) lo cual significa cerca de un millón de toneladas métricas las cuales, pertenecen en su mayoría a comercio exterior de El Salvador.

²⁹ Ibid.

Gráfico No. 5
Comercio Exterior
Puertos Marítimos 2008



30

4.3 Comercio exterior vía Puerto Santo Tomás de Castilla

El rol que los puertos juegan para el comercio exterior de Guatemala es realmente representativo, ha quedado demostrado que por los puertos marítimos es por donde se genera el mayor movimiento de comercio exterior en el país. En particular, el Puerto Santo Tomás de Castilla, representa para Guatemala el segundo puerto de importancia en relación a cantidad de carga movilizada, pero si lo comparamos por productos movilizados tiene una gran variedad debido a la ubicación geográfica, y por ende la facilidad para el comercio exterior con nuestro mayor socio comercial, Estados Unidos y el segundo que es representado por el resto de países centroamericanos.

En 2007 Puerto Santo Tomás de Castilla, manejó el 31% del valor total de las exportaciones y el 23.7% del valor total de las importaciones de todo el país (incluye el comercio por puertos terrestres, aéreos y marítimos). Expresado en porcentaje del volumen total del comercio exterior en toneladas métricas (TM) esto significó el 23.4% de las exportaciones y el 15.8% de las importaciones, comparado con el año 2008 las importaciones decrecieron considerablemente y las exportaciones mantuvieron su ritmo de crecimiento como se podrá observar en la gráfica No. 6.

³⁰ El Sistema Portuario Nacional en apoyo al comercio exterior de Guatemala 2008, Comisión Portuaria Nacional, Guatemala, febrero de 2009.

4.3.1 Comportamiento de Tonelaje Movilizado 2004 - 2008

A continuación en el cuadro “D”, se puede observar el comportamiento que ha tenido el Puerto Santo Tomás de Castilla en el manejo de la carga (expresada en Toneladas Métricas) a partir del año 2004 al 2008.

Cuadro D

**COMPORTAMIENTO TONELAJE MOVILIZADO
EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA**

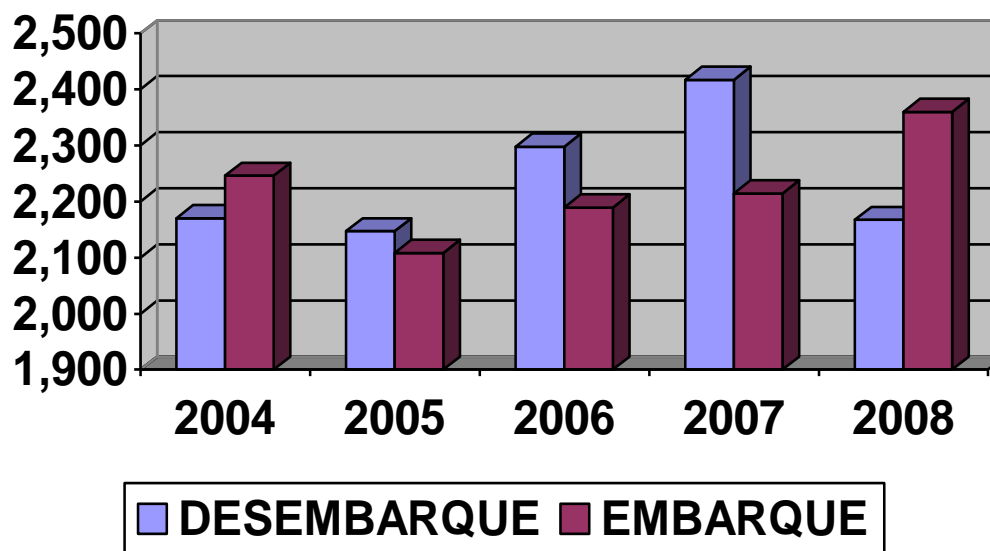
AÑO	DESEMBARQUE	EMBARQUE	TOTAL
2004	2,170,490.31	2,246,181.64	4,416,671.95
2005	2,147,366.20	2,108,542.22	4,255,908.42
2006	2,298,222.16	2,189,165.54	4,487,387.70
2007	2,417,106.77	2,214,548.21	4,631,654.98
2008	2,167,323.68	2,360,958.06	4,528,281.74

³¹

GRAFICA No. 6

TONELAJE MOVILIZADO

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA



32

³¹ Informe Estadístico 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio de 2009.

4.3.2 Productos Movilizados en Importación 2004 – 2008

A continuación se presenta un detalle de productos que moviliza en importación el Puerto Santo Tomás de Castilla, el cuál se puede apreciar en el cuadro F donde se demuestra la gran variedad de productos que importamos para la utilización en la economía de Guatemala, pero entre los productos movilizados de mayor volumen y han mantenido su promedio en estos 5 años se encuentran; Aceites, Grasa vegetal y animal, Carbón mineral, Cerámica, Diesel, Gas Propano, Gasolina, Leche, Maquinaria y equipo, Neumáticos, Otras Industrias, Alimentos, Destilados del petróleo, Productos Químicos, Papel o Productos de papel, Productos eléctricos y electrónicos, Productos Metálicos, Productos Plásticos, Repuestos para maquinaria y vehículos, Resina Sintética, Textiles para maquila y textiles para prendas de vestir de cuero.

Cuadro F

PRODUCTOS MOVILIZADOS EN IMPORTACION EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA

P R O D U C T O S	2004	2005	2006	2007	2008
ABONOS	2,379.85	512.77	962.59	981.25	751.46
ACEITES,GRASA VEGETAL Y ANIMAL	84,081.05	73,636.78	55,011.54	50,131.92	20,028.92
AJONJOLI	236.60	6,464.16	6,636.19	1,154.55	333.17
ALGODON	3,363.06	19,289.57	16,536.00	20,838.53	10,442.77
ARCILLA	4,675.62	2,668.94	3,813.83	3,491.99	2,534.39
ARENA QUIMICA	71.56	578.16	1,868.86	196.70	385.59
ARROZ	9,065.80	7,354.05	4,060.31	9,244.91	9,016.61
ASBESTOS	321.60	629.13	643.20	0.00	0.00
ASFALTO	0.00	0.00	43.36	18.86	235.40
AUTOBUSES	3,572.03	3,790.18	2,912.96	1,877.68	1,873.46
AVENA Y CEREALES	7.81	19.75	0.00	57.15	10,233.44
AZUCAR Y DERIVADOS	8,834.93	2,899.01	4,438.51	4,631.58	10,554.62
BANANOS	18.97	0.00	0.00	19.59	0.00
BARRO, LOZA, PORCELANA Y VIDRIO	18,317.70	10,869.93	11,095.76	13,352.71	6,400.51
BEBIDAS ALCOHOLICAS O ARTIF.	8,505.99	6,756.91	6,824.84	13,171.63	9,413.24
BUNKER	0.00	4,352.67	19,165.68	30,535.25	14,900.98
BICICLETAS	100.95	100.31	76.19	157.53	46.20
CACAO	27.37	39.75	94.27	0.00	20.08
CAFE EN GRANO	400.78	188.84	0.00	520.24	18.21
CAJAS PARA MELON	0.00	2,026.35	287.88	868.62	374.86
CAMARONES, LANGOSTAS	177.78	153.59	68.46	148.14	695.35
CAMIONES	3,405.05	2,490.31	2,940.41	2,966.66	3,080.21
CAOLIN	757.23	1,554.76	3,147.31	674.12	328.03
CARBON MINERAL	162,276.94	210,200.02	218,396.95	235,894.52	170,694.60
CARDAMOMO	0.00	7.70	0.00	30.05	0.00
CARNES	1,925.20	1,433.09	609.99	918.78	819.79

³² Ibidem.

CEMENTO, CAL, YESO	1,547.61	4,125.40	1,127.49	1,859.23	990.97
CERAMICA	75,152.42	62,339.46	62,361.55	49,424.54	38,435.59
CHASISES PARA CONT. Y FURG.	509.29	381.49	793.36	308.90	374.80
CONCRETO Y OTROS	222.61	103.34	195.67	124.05	673.79
DESPERDICIO DE PAPEL	6,677.07	12,568.25	7,226.64	13,763.17	19,938.48
DIESEL Y OTROS ACEITES COMBUST.	123,061.17	77,483.40	76,375.88	67,227.85	55,923.96
ELECTRONICOS PARA MAQUILA	1,209.10	1,626.59	3,206.47	2,823.02	1,770.48
ESPECIES	989.27	545.06	217.26	2,209.48	282.52
FIBRAS SINTETICAS, TEXTILES	6,300.65	40,209.20	61,179.03	60,899.51	90,494.04
FRIJOL EN GRANOS	4,874.83	3,209.43	6,583.79	5,571.94	5,808.69
FRUTAS	678.63	218.11	192.69	259.10	11,606.19
GANADO VIVO	0.00	0.00	50.98	24.41	0.00
GAS BUTANO	25.31	0.00	0.00	0.00	0.00
GAS NATURAL	17.05	0.00	0.00	0.00	0.00
GAS PROPANO	93,208.17	99,971.96	102,215.66	35,692.55	0.00
GASOLINA	159,098.75	200,135.75	201,822.54	247,790.41	251,729.32
GOMA DE MASCAR	547.86	192.80	201.49	270.00	298.17
GRANOS BASICOS	0.00	103.65	0.00	0.00	0.00
HARINA	1,026.08	2,663.89	202.05	148.59	1,836.91
HENEQUEN	304.19	0.00	0.00	0.00	0.00
HORTALIZAS	508.68	1,111.68	195.14	21.09	1,059.60
HULE NATURAL SIN PROCESO	0.00	170.47	199.49	1,004.97	1,240.71
KEROSSENE	99.09	0.00	0.00	0.00	0.00
JUEGOS MECANICOS	152.40	105.18	189.03	25.89	43.38
LANCHAS Y MOTOS ACUATICAS	152.64	104.99	91.33	99.36	214.89
LECHE	27,324.99	15,335.79	6,859.71	11,390.49	8,771.06
LIMON SECO	0.00	0.00	0.00	9.24	0.00
MADERA ASERRADA	7,444.95	5,968.22	1,326.97	347.10	2,466.92
MAIZ	5,653.07	3,177.66	9,310.27	5,626.28	1,117.90
MALTA	189.01	0.00	107.38	1,189.97	3,511.99
MAQUINARIA Y EQUIPO	17,780.49	20,577.72	26,298.02	21,373.03	19,460.81
MARMOL	708.40	708.31	315.96	70.83	239.17
MATERIAL DE TRANSPORTE	2,061.35	1,351.21	303.08	479.58	348.05
MENAJE DE CASA EFEC.PERSONALES	2,623.71	2,254.57	2,856.56	4,190.24	3,826.42
MIEL DE ABEJA	156.63	107.25	0.00	246.48	0.00
MINERALES METALICOS	0.00	84.02	107.66	140.22	30.11
MOTOCICLETAS	1,190.87	2,133.26	2,162.61	1,469.93	2,849.76
MUEBLES DE MADERA	7,729.55	6,777.70	7,889.97	9,908.76	7,188.90
NEUMATICOS	12,786.39	12,963.18	14,290.69	16,268.23	14,523.09
NIQUEL	0.00	0.00	0.00	20.12	0.00
NUEZ	44.21	8.09	23.70	0.00	58.14
OTROS ANIMALES VIVOS	0.00	0.00	4.99	5.99	21.14
OTRAS INDUSTRIAS	102,213.07	137,237.14	161,039.70	138,168.11	134,276.47
OTRAS SEMILLAS	3,361.71	3,479.08	2,417.55	2,773.52	2,511.31
OTROS ALIMENTOS	99,531.02	98,267.73	118,537.49	116,299.61	107,322.37
OTROS DESTILADOS DEL PETROLEO	44,054.49	90,595.38	58,364.98	60,130.03	60,649.53
OTROS MINERALES	1,156.82	2,068.15	1,551.00	238.56	700.47
OTROS PRODUCTOS AGRICOLAS	5,130.35	3,948.67	6,151.29	3,486.35	3,846.54
OTROS PRODUCTOS METALICOS	34,550.84	29,275.15	12,149.89	4,360.11	13,473.63
OTROS PRODUCTOS PARA MAQUILA	11,204.22	6,445.79	1,180.97	2,476.68	2,904.60
OTROS PRODUCTOS QUIMICOS	216,516.00	184,001.78	186,060.35	199,976.28	196,808.64

PALETAS VACIAS	16.98	261.79	1,141.78	0.00	237.50
PAPEL, PROD. DE PAPEL, IMPRESOS	164,642.43	152,631.14	176,705.61	196,230.10	169,377.72
PESCADOS, OTRAS, ALMEJAS	433.27	173.76	87.21	43.21	76.45
PIEDRAS POMEZ	323.65	0.00	0.00	0.00	0.00
PIEZAS DE CORREO	46.85	18.82	24.21	0.00	2.40
PLAGUICIDAS	9,882.10	8,996.98	15,084.29	20,765.65	18,667.57
PLATANOS	0.00	20.32	21.80	0.00	24.03
PLAYWOOD	1,168.36	697.77	348.67	382.46	429.72
POLLO CONGELADO	14,740.28	10,520.97	13,420.25	12,500.55	6,062.85
PROD. DE ASBESTOS Y FIBROCEMENTO	3,735.87	755.13	1,003.76	1,760.51	1,149.88
PROD. DE MADERA EXCEPTO MUEBLE	4,426.27	6,451.86	6,153.48	7,457.61	5,555.74
PROD. ELECTRICOS Y ELECTRONICOS	33,881.05	33,261.02	33,749.26	35,474.38	32,250.48
PROD. FARMACEUTICOS, MEDICAMENTO	7,819.07	7,192.38	7,748.83	8,296.51	9,189.10
PROD. METALICOS ESTRUCTURALES	4,877.48	2,511.92	3,535.93	7,884.96	5,971.24
PROD. Y EQUIPO DE OFICINA	3,456.84	5,057.74	5,220.49	6,778.10	4,611.43
PROD. Y MATERIAL REFRACTORIO	4,534.41	7,910.79	6,429.57	7,684.60	8,173.96
PRODUCTOS DE CAUCHO	4,097.67	1,240.61	818.10	703.64	2,516.68
PRODUCTOS DE MARMOL	304.60	877.13	443.81	621.09	79.79
PRODUCTOS DE PESCA - SIN PROCESO	48.43	1.00	41.78	44.67	18.31
PRODUCTOS DE SILVICULTURA	2,239.39	2,503.28	1,863.28	3,205.27	4,262.54
PRODUCTOS DE TABACO	1,492.30	1,140.04	1,708.22	2,164.05	1,658.67
PRODUCTOS METALICOS BASICOS	34,663.52	31,411.54	40,051.15	66,864.19	50,867.57
PRODUCTOS PLASTICOS	44,836.52	26,262.50	34,624.31	41,306.89	33,458.75
PULPA DE MADERA	779.83	1,409.09	2,788.39	2,636.90	660.62
RASTRA VACIA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
REPUESTOS P/MAT. DE TRANSPORTE	698.60	647.51	1,602.92	1,378.45	1,729.21
REPUESTOS PARA MAQUINARIA	14,519.30	20,861.74	24,096.82	25,081.99	19,749.15
REPUESTOS PARA VEHICULOS	9,335.87	9,722.04	11,058.78	14,703.60	12,046.79
RESINA SINTETICA	123,404.38	97,453.03	120,085.60	167,780.55	146,309.29
SEBO INDUSTRIAL	21,807.76	26,301.27	30,684.23	30,696.03	37,660.22
SEMILLA DE ALGODON	0.00	211.74	11.11	0.00	0.00
SOYA	8,876.85	7,790.16	37,956.03	52,592.25	67,348.94
ST. QUIMICOS INDUSTRIALES BASICAS	20,690.53	23,513.11	31,195.18	44,356.78	36,403.52
TABACO EN BRUTO	0.00	337.75	185.70	785.70	398.22
TANQUES VACIOS	469.08	278.45	233.92	285.37	225.62
TE DE LIMON Y OTROS	17.39	0.00	0.00	0.00	19.29
TEXTILES PARA MAQUILA	128,699.75	91,450.94	88,528.62	91,428.23	79,877.23
TEXTILES,PRENDAS VESTIR,CUERO	81,652.92	47,196.87	74,596.97	64,170.00	55,272.36
TRIGO	711.31	30.37	0.00	0.00	262.26
VEHICULOS AUTOMOTORES	24,798.61	26,054.43	21,277.81	18,433.12	11,199.28
YUTE EN RAMA	61.91	2,056.53	120.87	532.60	707.90
T O T A L E S	2,170,490.31	2,147,366.20	2,298,222.16	2,417,106.77	2,167,323.68

4.3.3 Productos Movilizados en Exportación 2004 – 2008

En el cuadro G se presenta el detalle de productos movilizados en Exportación por el Puerto Santo Tomás de Castilla, en el cual encontramos que en el año 2008 tuvo un gran incremento la exportación del renglón de Aceites, Grasa vegetal y Animal, luego se demuestra que mantienen su promedio de movilización a partir del año 2004 al 2008 los productos Agrícolas, tales como (Azúcar y derivados, Bananos, Café en granos, Cardamomo, Frutas, Hortalizas, Melón, Otros Alimentos), también productos de Silvicultura, productos químicos industriales básicos, Textiles para Maquila y Petróleo Crudo.

Cuadro G

PRODUCTOS MOVILIZADOS EN EXPORTACION EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA

P R O D U C T O S	2004	2005	2006	2007	2008
ABONOS	145.64	161.72	547.50	0.00	422.25
ACEITES,GRASA VEGETAL Y ANIMAL	1,523.51	3,349.56	1,787.32	5,433.42	42,571.54
AJONJOLI	10,687.50	11,970.44	8,775.73	8,967.05	4,358.71
ALGODON INCLUYE BORRA	221.11	530.44	427.69	185.75	157.90
ARROZ	0.00	0.00	32.19	24.00	147.87
ARCILLA	10.46	0.00	20.42	0.00	
ARENA QUIMICA	0.00	0.00	0.00	39.82	
AUTOBUSES	57.37	15.62	0.00	8.15	
AVENA Y CEREALES	13.56	0.00	0.00	0.00	526.29
AZUCAR Y DERIVADOS	46,155.04	50,071.17	36,557.23	76,587.39	89,686.44
BANANOS	243,019.35	252,502.87	344,616.38	357,548.62	369,064.05
BARRO, LOZA, PORCELANA Y VIDRIO	14,178.09	18,827.70	18,183.31	29,896.63	44,448.30
BEBIDAS ALCOHOLICAS O ARTIF.	12,634.33	14,976.56	22,658.52	38,142.12	54,023.95
BICICLETAS	0.00	4.13	36.35	7.29	1.93
CAFE EN GRANO	187,293.75	186,629.64	195,532.63	218,568.90	217,006.47
CAJAS DE MELON					137.85
CAMARONES, LANGOSTAS	9,481.10	6,786.12	9,652.71	8,216.91	6,626.71
CAMIONES	339.69	386.37	89.37	1,230.42	270.11
CAÑA DE IZOTE	298.85	532.79	172.53	224.12	184.30
CARBON MINERAL	11.91	22.51	16.32	41.68	187.09
CARDAMOMO	24,413.70	23,961.87	20,170.54	15,639.35	14,496.38
CARNES	422.88	301.80	96.85	348.49	174.64
CEMENTO, CAL, YESO	0.00	510.56	0.00	1,799.00	2,798.03
CERAMICA	1,573.53	240.21	228.50	3,805.34	1,982.48
CHASISES PARA CONT. Y FURG.	80.00	3.50	50.59	25.50	10.71
CINCHONA QUINA	245.52	321.60	292.47	387.53	270.25
DESPERDICIO DE PAPEL	7,508.51	2,313.28	6,092.31	9,106.03	4,235.63
ELECTRONICOS PARA MAQUILA	156.08	65.74	62.28	50.81	19.83
ESPECIES	991.09	1,245.62	412.02	186.00	246.94
FIBRAS SINTETICAS, TEXTILES	163.85	1,039.15	1,660.95	2,948.34	4,691.55
FRIJOL EN GRANOS	39.12	0.92	62.22	296.86	1,636.08
FRUTAS	29,950.77	27,667.78	30,194.99	32,453.40	37,836.49
GRANOS BASICOS					95.74

GOMA DE MASCAR	1,158.79	951.72	605.40	629.62	964.45
HARINA	379.59	34.35	69.08	15.00	29.49
HENEQUEN	0.00	0.00	0.00	49.96	84.49
HORTALIZAS	67,997.04	63,933.00	60,407.31	71,881.20	97,966.78
HULE NATURAL SIN PROCESO	6,156.84	3,673.01	5,226.86	7,498.14	8,916.52
JUEGOS MECANICOS	149.44	94.98	97.25	111.51	117.34
LECHE	2,500.18	976.16	21.28	31.67	39.67
LANCHAS Y MOTOS ACUATICAS	4.56	0.00	0.00	1.25	
LIMON SECO	1,713.77	1,190.68	490.33	363.81	2,495.33
MADERA ASERRADA	6,010.72	8,121.15	5,898.33	3,239.71	5,266.91
MAIZ	0.00	0.00	0.00	734.95	102.29
MALTA	0.00	0.00	359.68	1,848.94	228.12
MAQUINARIA Y EQUIPO	1,855.04	2,274.47	1,569.29	1,261.76	1,381.77
MARMOL	589.66	971.11	1,048.02	56.59	167.01
MATERIAL DE TRANSPORTE	30.19	83.97	50.34	325.55	25.60
MELON	107,484.93	87,694.98	114,871.51	107,231.89	111,878.39
MENAJE DE CASA EFEC. PERSONALES	1,085.75	1,681.19	1,913.59	2,278.04	1,727.21
MIEL DE ABEJAS	2,843.35	2,474.01	3,538.61	2,145.02	1,782.10
MINERALES METALICOS	0.00	482.56	621.47	0.00	230.87
MOTOCICLETAS	5.71	44.30	43.80	5.85	11.17
MUEBLES DE MADERA	873.12	994.58	881.46	636.63	427.88
NEUMATICOS	45.18	283.35	537.75	644.52	894.29
NIQUEL	0.00	0.00	0.00	3,153.00	
NUEZ	1,093.40	1,246.29	281.97	159.92	95.50
OTRAS INDUSTRIAS	2,898.62	3,329.68	4,639.69	6,103.32	14,135.68
OTRAS SEMILLAS	2,235.57	2,465.89	2,531.83	2,939.80	4,218.18
OTROS ALIMENTOS	33,042.31	41,252.21	49,596.66	68,576.55	54,810.15
OTROS DESTILADOS DEL PETROLEO	1,965.18	7,173.91	3,140.60	3,101.60	3,185.59
OTROS MINERALES	840.79	462.14	361.50	37.91	367.35
OTROS PRODUCTOS AGRICOLAS	207.80	175.70	58.41	187.67	143.88
OTROS PRODUCTOS METALICOS	4,107.96	1,439.68	1,484.35	216.34	798.91
OTROS PRODUCTOS PARA MAQUILA	68.91	127.66	171.94	150.47	90.04
OTROS PRODUCTOS QUIMICOS	12,603.59	13,252.13	8,558.64	11,154.93	11,658.29
PALETAS VACIAS	0.00	0.00	106.38	0.00	
PAPEL, PROD. DE PAPEL, IMPRESOS	6,401.70	5,553.32	9,568.79	17,351.51	26,566.40
PESCADOS, OSTRAS, ALMEJAS	88.01	123.85	79.59	0.00	157.11
PETROLEO CRUDO	1,040,286.67	917,616.90	856,977.50	731,399.09	731,063.13
PIEDRA POMEZ	0.00	0.00	0.00	0.07	
PLAGUICIDAS	2,026.27	1,601.52	1,896.85	6,970.71	8,559.45
PLATANOS	9,211.41	11,160.83	7,467.09	10,547.27	11,135.94
PLAYWOOD	0.00	42.87	1.74	70.58	
POLLO CONGELADO	110.68	0.00	463.65	474.59	72.05
PROD.ASBESTO Y FIBROCEMENTO	33.07	144.09	32.09	73.54	1,022.54
PROD. DE MADERA EXCEPTO MUEBLE	6,129.40	4,178.36	6,557.25	7,546.24	4,950.27
PROD. ELECTRICOS Y ELECTRONICOS	3,585.01	2,898.04	3,375.52	3,798.09	3,538.02
PROD. FARMACEUTICOS, MEDICAMENTO	1,808.23	1,651.84	1,788.79	6,972.54	7,596.58
PROD. METALICOS ESTRUCTURALES	405.04	235.18	47.91	0.60	121.91
PROD. Y MATERIAL REFRACTORIO	51.92	185.88	447.63	1,926.29	511.80
PROD. Y EQUIPO DE OFICINA	15.52	250.56	39.50	213.19	226.08
PRODUCTOS DE CAUCHO	2,561.01	4,285.39	4,676.55	8,262.68	15,459.03

PRODUCTOS DE MARMOL	2.81	217.31	146.92	345.96	149.93
PRODUCTOS DE PESCA- SIN PROCESO	13.23	0.00	86.16	64.92	464.35
PRODUCTOS DE SILVICULTURA	24,815.78	23,965.74	23,711.98	25,315.30	24,857.93
PRODUCTOS DE TABACO	6,583.29	653.20	297.89	8,507.29	7,002.24
PRODUCTOS METALICOS BASICOS	6,033.44	5,804.78	11,410.03	13,821.61	15,845.18
PRODUCTOS PLASTICOS	9,348.26	12,290.62	13,672.93	15,270.73	15,018.35
PULPA DE MADERA	0.00	0.00	0.00	18.05	46.08
REPUESTO P/MAT. DE TRANSPORTE	19.70	79.98	210.62	197.38	80.32
REPUESTOS PARA MAQUINARIA	1,094.15	1,059.19	2,002.15	878.10	1,195.67
REPUESTOS PARA VEHICULOS	3,458.26	5,084.39	4,535.41	3,036.99	375.98
RESINA SINTETICA	3,034.02	2,297.63	2,861.60	3,296.18	3,697.66
SANDIA	6,804.05	5,257.51	12,749.58	5,176.19	12,388.39
SOYA	0.00	0.00	20.01	172.03	45.83
SEMILLA DE ALGODÓN	0.00	0.00	0.00	15.32	
ST. QUIMICOS INDUSTRIALES BASICOS	25,361.64	31,792.95	35,282.85	28,846.17	30,734.09
TABACO EN BRUTO	3,727.62	6,884.48	9,049.22	2,647.09	2,189.27
TANQUES VACIOS	2,115.54	2,377.90	1,222.28	334.54	583.45
TE DE LIMON Y OTROS	17.22	0.00	0.00	0.00	9.22
TEXTILES PARA MAQUILA	228,976.75	200,052.66	204,292.68	197,909.80	105,356.80
TEXTILES,PRENDAS VESTIR,CUERO	28.88	9,235.14	6,334.43	3,681.84	107,043.69
TRIGO					79.79
VEHICULOS AUTOMOTORES	468.76	226.21	225.16	456.29	238.35
YUTE EN RAMA	0.00	9.37	19.94	7.40	17.42
T O T A L E S	2,246,181.64	2,108,542.22	2,189,165.54	2,214,548.21	2,360,958.06

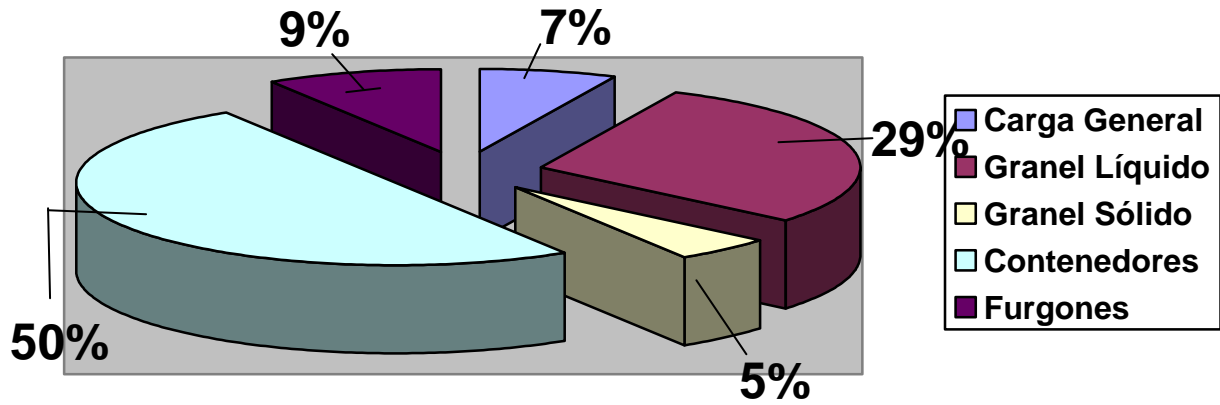
34

4.3.4 Movimiento por Tipo de Carga 2007 – 2008

El comportamiento, según la modalidad de la carga durante el período 2007 y 2008 no varió en gran escala, se mantuvo el volumen manejado entre los dos años, como se puede apreciar en los gráficos Nos. 7 y 8, sin embargo disminuyó el volumen de Furgones movilizados durante el 2008 y aumento el volumen de contenedores movilizados en comparación con el año 2007. La modalidad de carga en contenedores es el de mayor volumen movilizado en el puerto Santo Tomás, lo cual ha llevado a la mejora continua de su infraestructura y maquinaria para el mejor manejo y apilamiento de los contenedores, traducido en inversión en maquinaria y en los patios para contenedores, aunado con una seguridad integral.

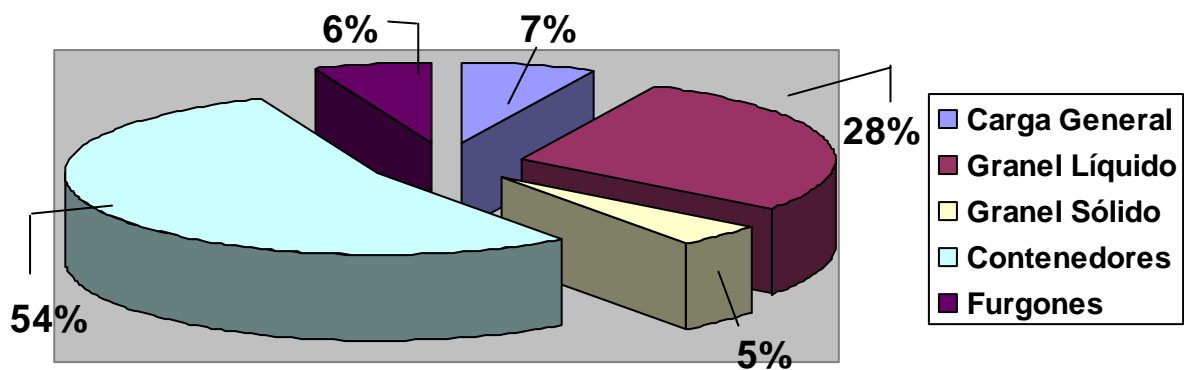
³⁴ Ibidem.

Gráfico No. 7
Movimiento por Tipo de Carga
Puerto Santo Tomás de Castilla 2007.



35

Gráfico No. 8
Movimiento por Tipo de Carga
Puerto Santo Tomás de Castilla, 2008.



36

³⁵ Informe Estadístico 2007, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio de 2009.

4.3.5 Movimiento de Contenedores 2007 – 2008

En los cuadros H e I se detalla la cantidad de Contenedores y Furgones tanto vacíos como llenos movilizados durante los años 2007 y 2008, los contenedores y furgones vacíos que se muestran en los cuadros H e I, se utilizan posteriormente para su llenado de mercancías tanto en importación como en exportación, las compañías Navieras deben de mantener un stock de unidades vacías para poder satisfacer las necesidades de sus clientes.

Cuadro H
Movimiento de Contenedores
Puerto Santo Tomás de Castilla
2007 - 2008

Mercadería dentro de contenedores (TM)		CONTENEDORES 2007		CONTENEDORES 2008		TEUs 2007		TEUs 2008	
2007	2008	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS
2,066,107	2,438,996	115,334	26,778	145,632	32,760	191,867	47,048	251,926	58,502
		142,112		178,392		238,915		310,428	

37

Cuadro I
Movimiento de Furgones
Puerto Santo Tomás de Castilla
2007 - 2008

Mercadería dentro de Furgones TM		FURGONES 2007		FURGONES 2008		TEUs 2007		TEUs 2008	
2007	2008	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS
636,767	282,397	46,728	10,864	19,378	5,305	92,387	21,520	40,123	10,842
		57,592		24,683		113,907		50,965	

38

³⁶ Informe Estadístico 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio de 2009.

³⁷ Informes Estadísticos 2007 y 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

³⁸ Ibidem.

4.3.6 Tonelaje Movilizado por Area Geográfica 2007 – 2008

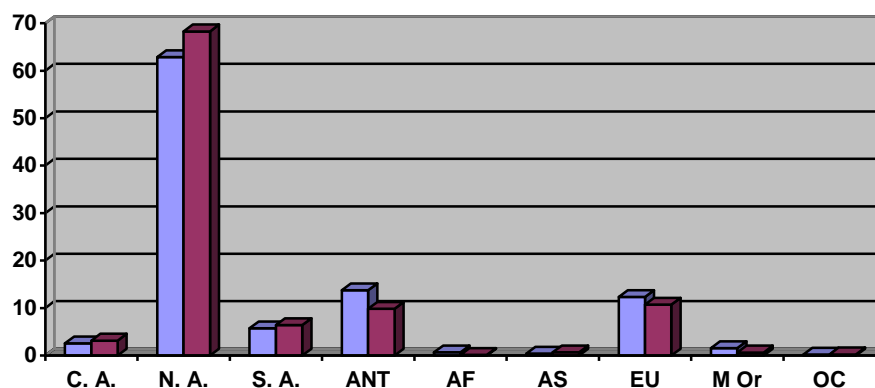
En el cuadro J y el Gráfico No. 9 se observa el Tonelaje movilizado por Área Geográfica, en el cual se puede apreciar que nuestro mayor socio comercial sigue siendo América del Norte.

Cuadro J
TONELAJE MOVILIZADO POR AREA GEOGRAFICA
Puerto Santo Tomás de Castilla, 2007 - 2008.

Area geográfica	2007			2008		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
AMERICA CENTRAL	102,457.85	15,295.26	117,753.11	117,690.20	23,470.19	141,160.39
AMERICA DEL NORTE	1,438,291.52	1,472,568.92	2,910,860.44	1,332,895.01	1,759,715.87	3,092,610.88
AMERICA DEL SUR	235,998.20	29,859.84	265,858.04	243,783.26	45,526.55	289,309.81
ANTILLAS	351,930.47	284,582.23	636,512.70	170,856.60	274,383.84	445,240.44
AFRICA	12,076.90	18,740.42	30,817.32	2,662.63	3,884.75	6,547.38
ASIA	14,250.83	3,467.38	17,718.21	24,437.25	5,709.32	30,146.57
EUROPA	245,301.71	326,469.61	571,771.32	249,089.63	235,111.05	484,200.68
MEDIO ORIENTE	9,399.99	62,681.27	72,081.26	15,697.78	13,156.49	28,854.27
OCEANIA	7,399.30	883.28	8,282.58	10,211.32	0.00	10,211.32
	2,417,106.77	2,214,548.21	4,631,654.98	2,167,323.68	2,360,958.06	4,528,281.74

39

Gráfico No. 9
Tonelaje Movilizado por Area Geográfica
Puerto Santo Tomás de Castilla 2007 - 2008.



40

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ibidem.

4.3.7 Tráfico de Buques por Tipo 2007 – 2008

En el cuadro K confirmamos que el tipo de buques que mayor veces atraca y es atendido en el Puerto Santo Tomás de Castilla siguen siendo los buques tipo Porta contenedores, los buques tanqueros son menos pero llevan gran cantidad de toneladas métricas de graneles líquidos, lo cual hace que representen el segundo producto en volumen movilizado.

De igual manera se representa en la Gráfica No. 10, que los buques tipo porta contenedor y los porta furgones o Roll on Roll off, son los de mayor tráfico en Santo Tomás.

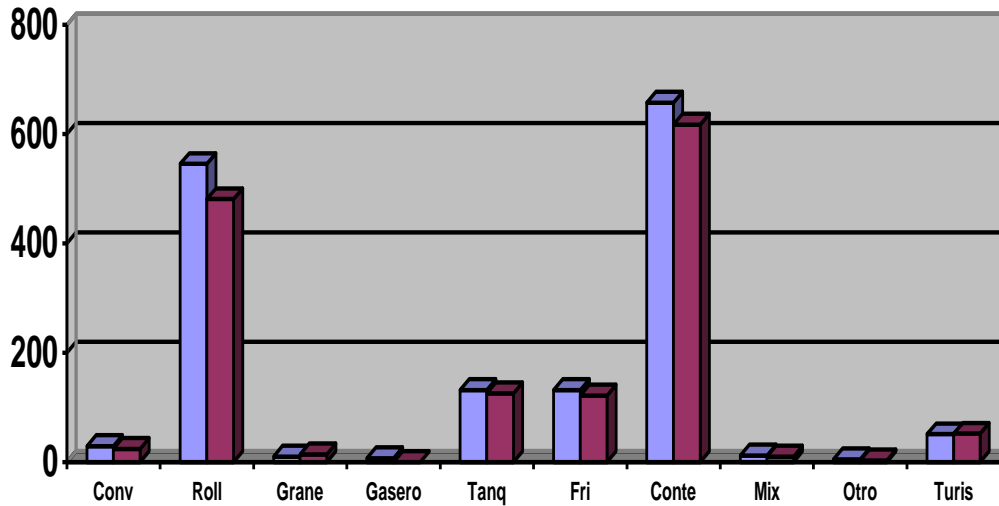
Cuadro K
Tráfico de Buques según Tipo
Puerto Santo Tomás de Castilla, 2007 - 2008.

Tipo de Barco	2007	2008	Variación
CONVENCIONALES	29	24	-5
ROLL ON - ROLL OFF	545	481	-64
GRANELERO SÓLIDO	10	14	4
GASEROS	7	0	-7
TANQUEROS	132	126	-6
FRIGORIFICOS	132	122	-10
PORTACONTENEDORES	657	617	-40
NAVES MIXTAS	12	10	-2
OTRO TIPO DE NAVE	5	3	-2
TURISTAS	51	52	1

41

⁴¹ Ibidem.

Gráfico No. 10
Tipos de Buques Atendidos
Puerto Santo Tomás de Castilla, 2007 - 2008.



42

4.3.8 Movimiento por Línea Naviera 2007 – 2008

En los cuadros L y M se visualiza que las Líneas Navieras de mayor movimiento tanto en buques como en carga movilizada en el Puerto Santo Tomás de Castilla son las Navieras de Estados Unidos, las de Dinamarca y las registradas como guatemaltecas, en el caso de éstas últimas son Agencias Navieras quienes mueven la carga tanto de Importación como Exportación a Líneas Navieras a las cuales representan en Guatemala.

⁴² Ibidem.

Cuadro L

NUMERO DE BUQUES POR LINEA NAVIERA Y CARGA TRANSPORTADA 2007

Puerto Santo Tomás de Castilla				
T O N E L A D A S				
LINEAS NAVIERAS	No. DE BUQUES	IMPORTACION	EXPORT	T O T A L
MAERSK LINE	164	266,107.39	180,584.03	446,691.42
NORDANA LINE	20	29,349.81	11,794.46	41,144.27
TRANSOCEANICA	18			
TOTAL NAV DE DINAMARCA	202	295,457.20	192,378.49	487,835.69
TRANSMARES	114	292,721.63	736,483.86	1,029,205.49
CENTRANS S.A.	8	29,339.78		29,339.78
TERMINALES PORTUARIAS	3	10,551.98	1,985.62	12,537.60
CONTIMAR, S.A	103	39,516.48	106,348.05	145,864.53
PAPADOPOLO	32	111,376.45	253.69	111,630.14
RIQUE S.A.	12	35,273.44	26,655.67	61,929.11
AGENCIAS MARITIMAS	2	3,333.55	2,503.27	5,836.82
WESTERN ENERGY	1		1,148.07	1,148.07
ARMAGUA LINE	9	17,044.76		17,044.76
TRAMARCO GUATE	1	1,606.24	444.92	2,051.16
PRESERVA	11	244,945.71		244,945.71
INTERNACIONALES MARITIMAS	5	23,755.77		23,755.77
CIA. LORD S. A.	14	5,236.85	24,518.51	29,755.36
OMARSA MARITIMA	4	9,384.65	4,612.67	13,997.32
ANGLO EASTERN	7	34,757.58		34,757.58
TRANSCONTINENTAL	103	257,667.05	198,321.02	455,988.07
NAVIERAS RECINOS	36	80,999.97	7,595.62	88,595.59
CARIBBEAN AMERI.	1			0.00
C/GUAT.GRANELSA	3	10,012.51		10,012.51
MEDITERR.SHIPPN	7	14,018.96	10,934.42	24,953.38
OTRAS LINEAS GT.	3			0.00
TOTAL NAV DE GUATEMALA	479	1,221,543.36	1,121,805.39	2,343,348.75
COSTA LINE	53	98,669.11	109,982.82	208,651.93
TOTAL NAVIERA DE ITALIA	53	98,669.11	109,982.82	208,651.93
K LINE	12	2,696.08	17.39	2,713.47
TOTAL NAVIERA JAPON	12	2,696.08	17.39	2,713.47
WEST INDIAN SHN.	2	1,008.35	3,133.93	4,142.28
TOTAL NAVIERA DE LIBANO	2	1,008.35	3,133.93	4,142.28
INCHCAPE SHIPPING	2	34,545.45		34,545.45
TOTAL NAVIERAS DE LIBERIA	2	34,545.45	0.00	34,545.45

HOLAND. DE COMER	8	2,843.12		2,843.12
TOTAL DE NAV DE HOLANDA	8	2,843.12	0.00	2,843.12
CHIQUITA LOGIS.	3			
SEABOARD SHPNG.	295	351,863.75	171,654.62	523,518.37
PORTAMA	117	33,975.21	329,087.32	363,062.53
C.L.S.	338	230,558.15	129,442.30	360,000.45
STANDARD FRUIT	11	14,404.37	22,701.36	37,105.73
EL ESCUDO	1	37.89		37.89
C.F.S. LINE	57	129,504.73	134,344.59	263,849.32
TOTAL NAV DE ESTADOS UNIDOS	822	760,344.10	787,230.19	1,547,574.29

LINEAS NAVIERAS	1,580.00	2,417,106.77	2,214,548.21	4,631,654.98
------------------------	----------	--------------	--------------	--------------

43

Cuadro M

NUMERO DE BUQUES POR LINEA NAVIERA Y CARGA TRANSPORTADA 2008

Puerto Santo Tomás de Castilla

LINEAS NAVIERAS	No. DE BUQUES	T O N E L A D A S		T O T A L
		IMPORTACION	EXPORT	
TRANFIGURA BE.	1	9047.52		9047.52
TOTAL NAVIERA DE ARGENTINA	1	9047.52		9047.52
MIDBULKER SHIP.	1	5699.32		5699.32
TOTAL NAVIERA DE ANTIGUA	1	5699.32		5699.32
KLARA SHIPPING	1		8900.45	8900.45
OLSEAN CRUCE	5			
TOTAL NAVIERA DE BAHAMAS	6		8900.45	8900.45
DALIAN OCE.SHIP.	1	3063.58		3063.58
TOTAL NAV CHECOSLOVAQUIA	1	3063.58		3063.58
MEDITERRANEAN SHIP.	83	259073.22	248827.41	507900.63
COREMAR GRUP	1	784.30		784.30

⁴³ Informe Estadístico 2007, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio 2009.

PROVIDENCIA MAR.	1	702.40	457.35	1159.75
TOTAL NAVIERA COLOMBIA	85	260559.92	249284.76	509844.68
UNIFE BULK	1	27095.79		27095.79
TOTAL NAVIERA CHIPRE	1	27095.79		27095.79
VAIKING SHIPPING	2		18096.54	18096.54
TANGIER POOL	3		122745.72	122745.72
TOTAL NAVIERA ALEMANIA	5		140842.26	140842.26
MAERSK LINE	155	239,781.94	215,974.40	455,756.34
NORDANA LINE	15	21,123.93	7,839.78	28,963.71
TRANSOCEANICA	25			
TOTAL NAV DE DINAMARCA	195	260,905.87	223,814.18	484,720.05
ESSEX SHIPPING	1	2,703.09		2,703.09
TOTAL DE FILANDIA	1	2,703.09		2,703.09
AET. UKLTD.	1	6,906.43		6,906.43
TOTAL NAV GRAN BRETAÑA	1	6,906.43		6,906.43
STYGA COMPANIA	1	3,471.63		3,471.63
PLANET MARITIME	1	2,097.75		2,097.75
TOTAL NAVIERA GRECIA	2	5,569.38		5,569.38
PARCEL TANKER	1	3,245.52		3,245.52
N.Y.K. LINE	5	12,192.48		12,192.48
K-LINE	30	12,303.65	23.57	12,327.22
TOTAL NAVIERA JAPON	36	27,741.65	23.57	27,765.22
ERNST. JACOBO	1	5,381.00		5,381.00
TOTAL NAVIERA CAIMAN ISLAS	1	5,381.00		5,381.00
AHLERS INTER. SA	1	4,131.50		4,131.50
TOTAL NAVIERA LUXEMBURGO	1	4,131.50		4,131.50
V.SHIPS. MONACO	1	4,122.19		4,122.19
TOTAL NAVIERA MONACO	1	4,122.19		4,122.19
CEPHEUS SHIPPING	1			
TOTAL NAVIERA MALTA	1			
HONDUPETROL	13	12,103.28		12,103.28
TOTAL NAVIERA	13	12,103.28		12,103.28

NICARAGUA

SEA CHEN A.S.	1	1,893.69		1,893.69
HURTIGRUTEN. G.	1			
TOTAL NAVIERA NORUEGA	2	1,893.69		1,893.69
STOLT NIELSEN	10	57,983.89		57,983.89
OCEAN MARINE	1	16,665.96		16,665.96
MAPA LOGISTIC	2	3,776.10		3,776.10
TMC. SHIPPING	1	3,139.01		3,139.01
TOTAL NAVIERA PANAMA	14	81,564.96		81,564.96
TRANSMARES	31	29,802.35	120,759.92	150,562.27
CENTRANS S.A.	10	34,731.04	457.27	35,188.31
PAPADOPOLO	4	14,003.74		14,003.74
RIQUE S.A.	1	2,318.54	1,099.50	3,418.04
ARMAGUA LINE	3			0.00
PRESERVA INTERNACIONALES MARITIMAS	11	173,776.66		173,776.66
OMARSA MARITIMA	3	13,408.24		13,408.24
TRANSCONTINENTAL	6	6,464.83	8,393.98	14,858.81
NAVIERAS RECINOS	15	53,098.99	46,595.89	99,694.88
C/GUAT.GRANELSA	8	21,311.69	2,246.26	23,557.95
MEDITERR.SHIPPN	4	25,341.02		25,341.02
	2	2,950.92	2,711.04	5,661.96
TOTAL NAV DE GUATEMALA	98	377,208.02	182,263.86	559,471.88
COSTA LINE	65	113,559.80	139,285.99	252,845.79
TREHGURA BEHEER	1	4,273.74	0.00	4,273.74
TOTAL NAVIERA DE ITALIA	66	117,833.54	139,285.99	257,119.53
EITZEN CHEMICAL	1	7,247.93		7,247.93
TOTAL NAVIERA SINGAPUR	1	7,247.93		7,247.93
NORIENDS POOL	1	4,113.50		4,113.50
TOTAL NAV DE ARABIA SAUDITA	1	4,113.50		4,113.50
WEST INDIAN SHN.	43	18,681.79	48,982.83	67,664.62
TOTAL NAVIERA DE LIBANO	43	18,681.79	48,982.83	67,664.62
INCHCAPE SHIPPING	12	45,632.08	83,750.76	129,382.84
TOTAL NAVIERAS DE LIBERIA	12	45,632.08	83,750.76	129,382.84
CHEM TANGIER	4	5,618.55		5,618.55
TOTAL DE NAV DE	4	5,618.55	0.00	5,618.55

HOLANDA

CHIQUITA LOGIS.	1		954.46	954.46
SEABOARD SHPNG.	307	350,091.10	179,274.05	529,365.15
PORTAMA	120	49,448.69	393,400.48	442,849.17
C.L.S.	322	225,784.25	182,822.57	408,606.82
STENA BULK LLC	5	55,985.84	40,443.12	96,428.96
TRICON STEAMSH.	1	2,407.02		2,407.02
GEMA INC. AMERIC.	9	35,186.72	241,847.89	277,034.61
CONOCO SHIPPING	2	12,674.01		12,674.01
CLIPPER TANKER	19	65,642.77	86,631.50	152,274.27
CHEMICAL TANKER	1		7,354.93	7,354.93
EL ESCUDO	3			0.00
DOLE FRESH. FRUI	10	16,124.13	23,759.38	39,883.51
C.F.S. LINE	55	59,154.57	86,751.49	145,906.06
TOTAL NAV DE ESTADOS UNIDOS	855	872,499.10	1,243,239.87	2,115,738.97
EIGER SHIPPING	1		40,569.53	40,569.53
TOTAL NAV NUEVA ZELANDIA	1		40,569.53	40,569.53
		1,449	2,167,323.68	2,360,958.06
				4,528,281.74

44

4.3.9 Carga en Tránsito 2007 – 2008

En los cuadros N y Ñ se muestra que la mayor carga en Tránsito que se exporta e importa por Santo Tomás es de El Salvador, de igual forma se puede apreciar en el gráfico No. 11 el porcentaje que se maneja comparado con los totales manejados durante los años 2007 y 2008.

Cuadro N
Carga en Tránsito según origen y destino, 2007.
Puerto Santo Tomás de Castilla.

País	Origen	Destino	Total	%
Total General	2,214,548.21	2,417,106.77	4,631,654.98	100%
EL SALVADOR	239,801.12	486,095.47	725,896.59	15.67%
HONDURAS	3,836.13	7,531.24	11,367.37	0.25%
NICARAGUA	316.06	132.79	448.85	0.01%
COSTA RICA	10,732.59	457.17	11,189.76	0.24%
PANAMA	418.19	162.77	580.96	0.01%
BELIZE	4,111.08	1,569.91	5,680.99	0.12%

⁴⁴ Informe Estadístico 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio 2009.

MEXICO	0.00	408.48	408.48	0.01%
TOTAL EN TRANSITO	259,215.17	496,357.83	755,573.00	16.31%

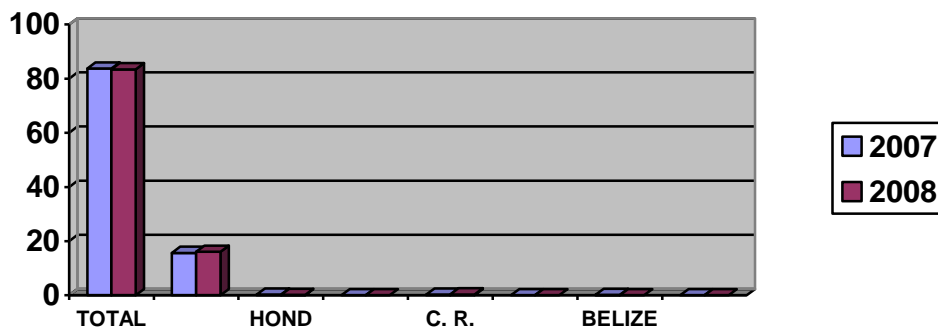
45

Cuadro Ñ
Carga en Tránsito según origen y destino, 2008.
Puerto Santo Tomás de Castilla.

País	Origen	Destino	Total	%
Total General	2,360,958.06	2,167,323.68	4,528,281.74	100%
EL SALVADOR	266,577.10	461,571.86	728,148.96	16.08%
HONDURAS	819.61	5,848.53	6,668.14	0.15%
NICARAGUA	18.96	550.62	569.58	0.01%
COSTA RICA	12,540.60	1,552.24	14,092.84	0.31%
PANAMA	484.80	123.38	608.18	0.01%
BELIZE	1,265.23	697.95	1,963.18	0.04%
MEXICO	0.00	26.73	26.73	0.00%
TOTAL EN TRANSITO	281,706.30	470,371.31	752,077.61	16.61%

46

Gráfico No. 11
Carga en Tránsito 2007 - 2008
Puerto Santo Tomás de Castilla



47

⁴⁵ Informe Estadístico 2007, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio 2009.

⁴⁶ Informe Estadístico 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio 2009.

⁴⁷ Informes Estadísticos 2007 y 2008, Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Junio 2009.

5. ANEXOS

5.1 Empresas Certificadas PBIP.

No	Nombre de empresa	Fecha de Certificación	Certificación válida	Auditoria de verificación
PUERTOS				
1	Terminal Portuaria de Puerto Barrios	14/06/2004	14/06/2009	5/11/2008
2	Puerto Santo Tomás de Castilla	17/06/2004	17/06/2009	3/11/2008
3	Puerto Quetzal	18/06/2004	18/06/2009	25/11/2008
TERMINALES ESPECIALIZADAS EN PUERTO QUETZAL				
1	Zeta Gas de Centroamérica, S. A.	18/06/2004	18/6/2009	28/11/2008
2	Tecnología Marítima, S. A.	18/06/2004	18/6/2009	26/11/2008
3	Terminal de Servicios para Pasajeros de Cruceros	2/11/2004	2/11/2009	27/11/2008
TERMINALES ESPECIALIZADAS EN BOYAS SAN JOSE				
1	Melazas de Escuintla, S.A.	2/7/2004	2/7/2009	26/11/2008
2	Puma Energy Guatemala, S.A.	18/6/2004	18/6/2009	26/11/2008
3	Operadora de Terminales, S.A.	18/6/2004	18/6/2009	28/11/2008
4	Terminal San José - ESSO Standard Oil, S.A.	18/6/2004	18/6/2009	27/11/2008
OPERADORAS DE SERVICIOS EN PUERTO QUETZAL				
1	Almacenes y Silos, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	22/10/2008
2	Bodegas MM, S.A.	4/10/2004	4/10/2009	22/10/2008
3	Destiladora de Alcohol y Rones, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	22/10/2008
4	Expogranel, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	18/12/2008
5	Materiales Internacionales, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	23/10/2008
6	Puerto Quetzal Power LLC	21/6/2004	21/6/2009	23/10/2008
7	Servicios Manufactureros, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	23/10/2008
8	Tanques del Pacífico, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	18/12/2008
9	Terminal de Servicios Portuarios COBIGUA Puerto Quetzal	21/6/2004	21/6/2009	27/10/2008
10	Servicios Portuarios, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	27/10/2008
11	Terminal de Granos del Pacífico, Ltda.	25/11/2005	25/11/2010	27/10/2008
12	Compañía Guatemalteca de Terminales a Granel, S.A.	25/11/2005	25/11/2010	27/10/2008
13	Global Cement, S.A.	27/2/2006	27/2/2011	28/11/2008
OPERADORAS DE SERVICIOS EN PUERTO SANTO TOMAS DE CASTILLA				
1	Compañía de Desarrollo Bananero de Guatemala, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	17/11/2008
2	Gas del Pacífico, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	17/11/2008
3	ISC Internacional, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	17/4/2007
4	Petrolatin, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	17/11/2008
5	Olmecca, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	18/11/2008
6	Shell Guatemala, S.A. y Terminales del Atlántico, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	18/11/2008
7	Tanques, S.A.	21/6/2004	21/6/2009	18/11/2008
8	Brenntag Guatemala, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	18/11/2008
9	Puma Energy Guatemala, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	19/11/2008
10	Electroquímica de Guatemala, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	19/11/2008
11	Generadora Eléctrica del Norte Limitada	25/5/2005	25/5/2010	19/11/2008
12	Inversiones Multilub, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	19/11/2008
13	Procesadora Quiriguá, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	20/11/2008
14	Perenco Guatemala Limited	25/5/2005	25/5/2010	20/11/2008
15	Transmerquim de Guatemala, S.A.	25/5/2005	25/5/2010	20/11/2008

⁴⁸ www.portal.sat.gob.gt, Enlace Portuario 2007, Empresas certificadas PBIP, 7 de Agosto de 2010.

5.1.1 Acuerdo Gubernativo Número 234-82.

Palacio Nacional: Guatemala, 30 de agosto de 1982.

El Presidente de la República,

CONSIDERANDO:

Que por medio del Decreto-Ley Número 74-82, fue aprobado en Consejo de Ministros, el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, que quedó abierto a la firma en Londres el 1º. De noviembre de 1974 y seguirá abierto a la adhesión después del 1º. De julio de 1975, y en vista de que dicho Convenio no contraría las leyes del país, sino antes bien beneficia a los intereses de la Nación, es el caso de declarar la adhesión de Guatemala al citado instrumento.

POR TANTO

En el ejercicio de las facultades que le confieren los Artículos 4º. Y 26, inciso 8º. Del Estatuto Fundamental de Gobierno, modificado por el Decreto Ley Número 36-82.

ACUERDA

Artículo 1º.- Se declara la adhesión de la República de Guatemala al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que quedó abierto a la adhesión en Londres después del 1º. De julio de 1975.

Artículo 2º.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial, teniéndose como Ley de la República a partir de esa fecha.⁴⁹

⁴⁹ Diario de Centro América, Acuerdo Gubernativo 234-82, Guatemala, viernes 6 de Mayo de 1983.

5.1.2 Acuerdo Ministerial No. 1,687-2007.

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

CONSIDERANDO:

Que Guatemala ratificó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 y siendo que la enmienda del anexo de dicho convenio adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias es de cumplimiento obligatorio “el Código Internacional para la Protección a Buques y de las Instalaciones Portuarias –CODIGO PBIP-” en el cual se establecen las responsabilidades de los Estados contratantes de practicar todas las medidas y procedimientos necesarios, en las instalaciones portuarias para garantizar la protección de los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los puertos, las mercancías y los servicios.

CONSIDERANDO:

Que al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicación y transporte del país.

POR TANTO:

En el ejercicio de las funciones y atribuciones establecidas en los artículos: 2 y 194, literales a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala y artículos: 27 literales a), c) y m), y 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo.

ACUERDA:

Artículos 1. Los Puertos Marítimos del país, deberán implementar las acciones necesarias, para dar cumplimiento a los compromisos de observancia obligatoria para Guatemala, contenidos en el Código Internacional para la Protección a Buques y de las Instalaciones Portuarias –CODIGO PBIP-”⁵⁰.

Artículo 2. El presente Acuerdo empieza a regir el día siguiente de su publicación en el Diario de Centro América.⁵¹

⁵⁰ Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Acuerdo Ministerial No. 1,687-2007, Guatemala, 08 de Agosto de 2007.

⁵¹ Diario de Centro América, Acuerdo Ministerial No. 1,687-2007, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala 14 de Agosto, de 2007.

5.1.3 Declaración de Cumplimiento GUA-CIV-002



**El Ministerio de Comunicaciones
Infraestructura y Vivienda**



OTORGA

En virtud de las disposiciones de la Parte B del
**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO GUA-CIV-002
A:

**Empresa Portuaria Nacional
Santo Tomás de Castilla**

Y

CERTIFICA

Que se ha efectuado la verificación del cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la *Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)* y que esta instalación portuaria observa el Plan de Protección aprobado, para realizar operaciones y actividades con los siguientes tipos de buques:

- ✓ Cruceros
- ✓ Granel Sólido
- ✓ Porta Contenedores
- ✓ Tanque
- ✓ Gasero
- ✓ Barcaza
- ✓ Frigoríficos
- ✓ Carga General
- ✓ Roll On-Roll Off
- ✓ Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta: **17 de junio de 2009**, a reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso).

Expedido en Ciudad Guatemala, 17 de junio de 2004.



Ing. Roberto Díaz Barroquin
Viceministro de Comunicaciones,
Infraestructura y Vivienda



Eduardo Castillo Arroyo
Ministro de Comunicaciones,
Infraestructura y Vivienda



CONCLUSIONES

Los antecedentes al código de protección de buques y de las instalaciones portuarias nos muestran los esfuerzos realizados por los gobiernos con flotas mercantes durante años por establecer normas y reglas para regular la seguridad marítima como lo es el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar (SOLAS) en sus cinco versiones, hasta hacerlo prácticamente impositivo para que pudiese funcionar ante tantos eventos desafortunados ocurridos por falta de consensos o ratificaciones o por la misma evolución tecnológica que quedaban desfasados los reglamentos y existía la necesidad de actualizarlos, sin embargo siempre se actuaba hasta que ocurría un suceso que afectaba la seguridad en el mar, tanto para los buques, el medio ambiente o la vida humana, por lo cual se pretende evitar que sucedan en este caso actos que afecten la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias en donde el Estado de Guatemala a través del Puerto Santo Tomás en el proceso de implantación del código PBIP invirtió esfuerzos humanos, tecnológicos y económicos para darle cumplimiento a las nuevas reglas internacionales en materia de protección para garantizar la seguridad. El código PBIP para las instalaciones portuarias requirió las siguientes etapas sustantivas a realizar como lo son, la evaluación de la protección, nombrar un oficial de protección de la instalación portuaria, elaborar un plan de protección, implementar un plan de protección, aprobar el plan de protección. La instalación portuaria implementa el código PBIP cumpliendo con la responsabilidad del Estado de Guatemala de practicar todas las medidas y procedimientos necesarios, para garantizar la protección de los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los puertos, las mercancías y los servicios.

Es importante mencionar que antes del 1 de Julio de 2004 la instalación portuaria Santo Tomás de Castilla ya generaba procedimientos de control dentro de sus instalaciones, sin embargo no era un plan de protección a seguir, ni se tenían planes de contingencia ante posibles eventualidades, ni se tenían inversiones en protección, con las cuales cuenta hoy la instalación portuaria, como lo son el circuito cerrado de televisión, sus torres de iluminación, en donde estratégicamente hay instaladas cámaras y en todos los servicios portuarios y en la instalación portuaria en general se mantiene la seguridad. La instalación portuaria Santo Tomás de Castilla, desde el 1 de Julio de 2004 ha mantenido la certificación de cumplimiento del código PBIP, promoviendo así la prevención de actos que pongan en peligro vidas humanas, buques y la instalación portuaria, a través del desarrollo, actualización y mejoras en los procedimientos de protección, a la vez propicia procesos seguros en la cadena logística del transporte marítimo para el comercio internacional.

Con la entrada en vigor del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, se crea el concepto de sistema integral globalizado, para con los buques, pasajeros, tripulación, carga e instalaciones portuarias en materia de seguridad, lo cual marcó una nueva era para las Relaciones Internacionales, en este caso enfocadas en la seguridad marítima portuaria.

Es importante señalar que la instalación portuaria realizó los esfuerzos y acciones necesarias para dar cumplimiento a los compromisos de observancia obligatoria para el Estado de Guatemala, contenidos en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, traducidos en procedimientos de seguridad a la cadena

logística del transporte marítimo, proporcionando así que la instalación portuaria sea competitiva ante el comercio exterior, y ésta presente mejores oportunidades de inversión ante la comunidad internacional, en conclusión la seguridad de nuestros puertos es una inversión que ayuda a la competitividad de nuestros puertos y por ende a la de nuestro país.

La instalación portuaria Santo Tomás de Castilla, con la implementación del código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias, (Código PBIP) instituye medidas de control y protección para todas las actividades desarrolladas en la instalación portuaria, lo cual generó críticas de los usuarios que generaba obstáculos y demoras a la cadena logística del comercio exterior, pero con la implementación en marcha fue confirmado lo contrario, mejora controles de la carga del tráfico portuario, generando registros diarios de toda la actividad realizada, incluyendo arribos y zarpes, generando un ambiente de seguridad en los procesos del comercio exterior en la instalación portuaria, corroborando que tanto el buque, como la instalación portuaria, estén en nivel 1 de seguridad, por medio del cual aseguran que los procesos de carga, descarga y demás servicios son seguros.

Las estadísticas portuarias nos muestran que el comercio exterior de Guatemala por el Puerto Santo Tomás de Castilla, expresado a través del tráfico marítimo, carga de importación, carga de exportación, en el período correspondiente ha mantenido su movimiento promedio anual, pese a la implementación de procedimientos y acciones de protección, lo cual indica que los procedimientos de protección se han convertido como procesos cotidianos normales de una instalación portuaria, por los cuales debe de pasar toda operación portuaria, convirtiendo a la instalación portuaria, en una instalación segura en la cadena logística del comercio exterior de Guatemala.

BIBLIOGRAFIA

Organización Marítima Internacional OMI.
Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.
17 de Diciembre, 2002.

www.boe.es

Convenio Internacional sobre Arqueo de buques, Londres, 1969.
12 de Diciembre, 2010.

www.imo.org

International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974.
10 de Agosto, 2010.

www.cpn.gob.gt

Comisión Portuaria Nacional, (CPN)
7 de Agosto, 2010.

Diario de Centro América,
Acuerdo Gubernativo 234-82,
Guatemala, viernes 06 de Mayo de 1983.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda,
Acuerdo Ministerial No. 1687-2007,
Guatemala, 08 de Agosto de 2007.

Diario de Centro América,
Acuerdo Ministerial No. 1687-2007, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda,
Guatemala, 14 de Agosto, 2007.

Ley Orgánica, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla,
Decreto Ley 4-93,
21 de Enero, 1993.

www.es.wikipedia.org

Sistema de Boyado Marítimo IALA.
10 de Junio, 2011.

www.portal.sat.gob.gt

Enlace Portuario 2007, Empresas certificadas PBIP.
7 de Agosto de 2010.

Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.
Datos EMPORNAC, 2010.
Presentación Power Point

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda,
Declaración de Cumplimiento GUA-CIV-002,
17 de Junio, 2004.

Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.
Política de Control y Seguridad Marítimo Portuario, 2010.
Dirección de Protección.

Banco de Guatemala,
Estadísticas Económicas,
Reporte de Comercio Exterior 2007-2008.

Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional,
El Sistema Portuario Nacional en apoyo al Comercio Exterior de Guatemala 2008,
Guatemala, Febrero de 2009.

Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla,
Informe Estadístico 2007,
Junio de 2008.

Sección de Estadística, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla,
Informe Estadístico 2008,
Junio, de 2009.