

ACUERDO MINISTERIAL No. 787-2016

Guatemala, 28 de junio de 2016

EL MINISTRO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República de Guatemala así como la Ley del Organismo Ejecutivo, establece la obligatoriedad del Estado y todas sus instituciones coordinar entre sí sus acciones para impulsar el desarrollo integral del país.

CONSIDERANDO:

Que los Gobiernos Contratantes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos, de conformidad al Artículo I del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y enmiendas posteriores, suscrito y ratificado por el Estado de Guatemala mediante Decreto Ley Número 74-82. Por medio de la Resolución MSC 380 (94) de la OMI se adoptaron enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS que entrarán en vigencia el 1 de julio de 2016 por las cuales se obliga al embarcador a verificar el peso bruto de los contenedores con carga.

CONSIDERANDO:

Que de conformidad al Decreto 114-97 ley del Organismo Ejecutivo, Artículo 30, literal i; el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ejerce la Autoridad Portuaria Nacional.

POR TANTO:

En el ejercicio de las facultades que le confieren el Artículo 194 literales a), f), de la Constitución Política de la República de Guatemala y con fundamento en los artículos 27 literales a), c), f), y m) y 30, literal i) del Decreto número 114-97, ley del Organismo Ejecutivo.

ACUERDA:

Emitir el siguiente:

REGLAMENTO PARA LA VERIFICACIÓN DEL PESO BRUTO DE LOS CONTENEDORES CON CARGA

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1. Objeto.

El presente Reglamento establece las normas, requisitos, y acciones necesarias para garantizar la seguridad del buque, la seguridad de los trabajadores a bordo y en tierra y la seguridad de la carga, a través del cumplimiento de las enmiendas al Convenio SOLAS establecidas en su regla 2 de la parte A del capítulo VI, establece la obligación del embarcador de verificar el peso bruto de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque.

****/ Este artículo fue formulado en base al contenido de las Directrices a la masa bruta verificada los contenedores con carga (MSC. 1/Circ.1475) */***

ARTICULO 2. Ámbito de aplicación.

El presente Reglamento tiene aplicación sobre todos los contenedores llenos de embarque que se rigen por el Convenio CSC y que han de estibarse a bordo de un buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

****/ Este artículo fue formulado en base al párrafo 3.1 de las Directrices a la masa bruta verificada los contenedores con carga (MSC. 1/Circ.1475) */***

ARTICULO 3. Excepciones.

El presente reglamento no se aplicará a:

a. Contenedores llenos transportados sobre un chasis o en un remolque que haya de conducir a un buque de transbordo rodado sujeto al capítulo VI del Convenio SOLAS y si no realiza viajes internacionales cortos.

****/ Este inciso fue formulado en base al párrafo 3.2 de las Directrices a la masa bruta verificada los contenedores con carga (MSC.1/Circ.1475)*/Cuando nos referimos a un buque de transbordo rodado es un buque RO-RO en donde se embarca un contenedor sobre un chasis. La definición de viajes internacionales cortos se encuentra en el Artículo 6 Definiciones.***

b. Todos los contenedores llenos que se descarguen en un puerto o terminal de transbordo que ya disponen del peso bruto verificado, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de transbordo. El capitán del buque o su representante, debe notificar con suficiente tiempo de antelación al puerto o terminal portuaria el peso bruto verificado de cada uno de los contenedores de transbordo.

****/ Este inciso fue formulado en base al párrafo 8.1.2 de las Directrices a la masa bruta verificada los contenedores con carga (MSC. 1/Circ.1475) */***

c. Para los contenedores para instalaciones mar adentro, a los cuales no se les aplica lo dispuesto en el Convenio CSC, de conformidad con las Directrices para la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierto.

****/ Este inciso fue formulado en base al párrafo 3.3 de las Directrices a la masa bruta verificada los contenedores con carga (MSC. 1/Circ.1475)*/***

ARTICULO 4. Responsabilidad.

La responsabilidad de obtener, documentar y entregar el peso bruto verificado de un contenedor lleno, corresponde al embarcador.

****/ Este artículo fue formulado en base al párrafo 4.1 de las Directrices a la masa bruta verificada de los contenedores con carga (MSC.1/Circ.1475) */***

ARTICULO 5. Prohibición del embarque.

Un contenedor lleno no podrá ser embarcado en un buque a menos que el capitán o su representante y el representante del puerto hayan obtenido, antes del embarque en el buque, el peso bruto verificado del contenedor.

**/ Este artículo fue formulado en base al párrafo 4.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */*

ARTICULO 6. Definiciones:

1) Bulto: Uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte.

2) Código CTU: Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

3) Conocimiento de embarque (Bill of Lading): Título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el embarcador y la compañía de transporte.

4) Contenedor: El término contenedor incluye los contenedores cisterna, contenedores plataforma, contenedores para graneles, entre otros. También, incluye los contenedores que se transportan sobre un chasis o en un remolque, excepto cuando estos contenedores son conducidos a o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos. Esta definición no incluye ningún tipo de vehículo. Tampoco incluye los "contenedores para instalaciones mar adentro", a los cuales no se les aplica lo dispuesto en el Convenio CSC, de conformidad con las Directrices para la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro de la OMI.

5) Contenedor lleno: el contenedor definido anteriormente, cargado total o parcialmente de líquidos, gases, sólidos, bultos, cajas y elementos de estiba como tarimas, madera de estiba, y demás material de embalaje o sujeción.

6) Contrato de transporte: contrato en virtud del cual una compañía naviera se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete.

7) Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus enmiendas: SOLAS por sus siglas en inglés. Es considerado como el más importante de todos los convenios internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes.

8) Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores: CSC por sus siglas en inglés. Tiene **por** dos objetivos los cuales son: 1) mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y la manipulación de contenedores, estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencia. 2) Facilitar el transporte internacional de contenedores proporcionando reglas de seguridad internacionales uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de transporte de superficie.

9) Consolidador: Entidad jurídica que se encarga de agrupar diferentes mercancías de uno o varios dueños, para ser transportados bajo un solo conocimiento de embarque madre, en un solo contenedor.

10) Documento o comprobante de peso bruto verificado: es el documento que utiliza el embarcador para comunicar el peso bruto verificado del contenedor lleno.

11) Embalaje: Tiene por objeto proteger la mercancía durante su transporte, en el transcurso de los manipuleos y cuando se hacen almacenajes preliminares, intermedios y terminales.

12) Embarcador: Entidad jurídica o persona nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente como embarcador, y/o que (o en su nombre) ha celebrado un contrato de transporte con una naviera.

13) Equipo calibrado y certificado: toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar el peso bruto real de un contenedor lleno o de bultos/elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones sobre precisión que establece la República de Guatemala.

14) Estiba: Técnica de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

15) Material de estiba: Elemento utilizado para asegurar y separar las diferentes mercancías dentro del contenedor.

16) Material de sujeción: Es toda madera de estiba, trincas, y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la mercancía dentro de un contenedor.

17) Organización Internacional de Estandarización (ISO): Agencia internacional para la estandarización; está conformada por los organismos de normas nacionales de más de 90 países; a través de comités de expertos se desarrollan las especificaciones para una gama de propósitos, incluyendo el transporte de contenedores.

18) Peso bruto máximo: Es el peso combinado permitido para el contenedor y su carga, el cual esta expresado en kilogramos o libras.

19) Peso bruto verificado (VGM): Es la suma del peso de la tara del contenedor y los pesos de todas las mercancías y sus elementos, añadiendo paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor obtenido mediante uno de los métodos contenidos dentro de este reglamento.

20) Plano de estiba: Documento preparado por el capitán del buque que muestra, en un conjunto de diagramas detallados, las posiciones de estiba de todos los contenedores transportados a bordo de un buque que recalca en un puerto.

21) Tara del contenedor: Peso del contenedor cuando no contiene carga pero está totalmente equipado con todos los accesorios y dispositivos que lleva normalmente en condiciones operativas (bastidores, dispositivos de fijación, equipo de refrigeración o combustible). Expresada en kilogramos o libras.

22) Transbordo: Operación que consiste en descargar un contenedor de un buque, almacenarlo temporalmente, para embarcar el mismo en un buque distinto.

23) Viajes internacionales cortos: viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, ni la distancia del último puerto de escala del país en que comienza el viaje al puerto final de destino excede de 600 millas.

ARTICULO 7. Competencias de la Autoridad Portuaria Nacional:

a) Consolidar e implementar un registro de los embarcadores y agentes verificadores de carga de la República de Guatemala.

b) Supervisar las medidas de control y cumplimiento de conformidad al presente Reglamento.

c) Impartir capacitaciones y asesorías relacionadas a lo establecido en el presente Reglamento.

d) Comunicar las actualizaciones emitidas por la OMI relativas al peso bruto verificado de los contenedores con carga.

e) Mantener en su página web un listado actualizado de embarcadores y agentes verificadores de carga inscritos en el registro.

ARTICULO 8. Métodos para obtener el peso bruto verificado:

a) Método 1: concluido el llenado y sellado del contenedor, el embarcador puede pesar el contenedor o disponer que un tercero lo pese.

b) Método 2: el embarcador o la tercera parte que él haya dispuesto, podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo el peso de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje y de sujeción que se incluye dentro del contenedor, y añadir la tara del contenedor a la suma del total del peso.

Toda tercera parte que proceda al llenado parcial o total de la mercancía dentro del contenedor debe informar al embarcador el peso del material del embalaje y de sujeción que haya utilizado en el llenado del mismo, a fin de facilitar que el embarcador verifique el peso bruto del contenedor lleno conforme al método 2. El embarcador debe asegurarse de que el peso bruto verificado se proporcione con tiempo suficiente antes del embarque del contenedor.

Algunos tipos de elementos de la carga (por ejemplo, la chatarra, el grano no transportado en sacos y otras cargas a granel) no son fáciles de pesar separadamente de los demás elementos que se utilizan para el llenado del contenedor. En estos casos, no es adecuado y práctico utilizar el método 2 y se debe utilizar el método 1. Cuando los bultos cuenten con sello original en cuyas superficies indique de modo claro e indeleble el peso exacto de los bultos y de los elementos de carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos) no será necesario volver a pesarlos.

Los requisitos del Código CTU en relación con la distribución de carga deberán considerarse.

**/ El artículo 8 fue obtenido del numeral 5 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */*

ARTICULO 9. Sistema de pesaje aceptado para el Método 1.

Los embarcadores que deseen obtener el peso bruto verificado por el Método 1, deberán utilizar equipos calibrados y certificados bajo la norma COGUANOR 4015, o la que la sustituya, que emitan un comprobante que indique el peso bruto del contenedor lleno, en kilogramos, o que permita calcularlo a partir de la tara del vehículo y que adicionalmente incluya al menos la siguiente información:

a) Nombre de la empresa de pesaje y el NIT.

b) Fecha y hora del pesaje.

c) Número de identificación del comprobante.

d) Placa de identificación de chasis y acoplado del vehículo de transportista, si el contenedor se pesó junto con el vehículo. Si el pesaje no incluye la destara del vehículo, el comprobante deberá incluir y especificar la tara del vehículo.

e) Número del contenedor y su tara.

f) Número de certificado de calibración del equipo de pesaje.

En el caso en que los operadores de los equipos entreguen la información vía electrónica no será obligatorio el literal c.

****/El objetivo de este artículo es estandarizar el comprobante que entregará el agente verificador de carga, bajo estándares del método 1. El contenido de este comprobante se maneja como tal en la actualidad (por ejemplo en las básculas de los tres puertos). Cabe mencionar, que el modo más eficaz, rápido y seguro de entregar el comprobante es de manera electrónica. */***

ARTICULO 10. Equipo calibrado y certificado.

La balanza, báscula puente u otro dispositivo utilizado para verificar el peso bruto del contenedor por cualquiera de los dos métodos mencionados en el Artículo 8 debe cumplir con las normas y requisitos de metrología establecidos en la República de Guatemala.

****/La norma para equipos calibrados y certificados se encuentra en la Norma COGUANOR 4 015, de carácter obligatorio en Guatemala, Cabe mencionar, que esta norma establece los estándares necesarios y procedimientos para llevar a cabo una calibración de un equipo de medición, es decir, las empresas que calibran equipos de medición (balanzas, básculas) deben cumplir de manera obligatoria la Norma COGUANOR 4 015. */***

****/ El artículo 10 fue obtenido del numeral 7.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

ARTICULO 11. Tránsito Internacional.

Los contenedores en tránsito internacional deberán cumplir con lo establecido en el presente Reglamento.

****/ El artículo 11 fue obtenido del numeral 4.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */ Todos los contenedores, incluso los de tránsito internacional deben obtener, documentar y entregar su peso bruto verificado. */***

CAPITULO II DOCUMENTACIÓN

ARTICULO 12. Comunicación entre las partes.

Las partes comerciales interesadas deben acordar el modo en que el embarcador y las terceras partes han de comunicarse el peso bruto verificado. El embarcador tiene la responsabilidad de comunicar la constancia del peso bruto verificado. Esta constancia puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera por medio físico o de forma electrónica. En uno u otro caso, se debe hacer constar claramente que el peso bruto proporcionado es el peso bruto verificado.

****/ El artículo 12 fue obtenido del numeral 6.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */En este caso el embarcador obtendrá el peso bruto verificado por cualquiera de los dos métodos y acordará con la naviera o con el consolidador o cualquier tercero la forma preferiblemente por un web service, correo electrónico, entre otros, en que entregará el peso bruto verificado.***

ARTICULO 13. Aprobación.

En la constancia en que se declare el peso bruto verificado del contenedor lleno, debe ser firmada por la persona que haya sido debidamente autorizada por el embarcador. La firma puede ser una firma electrónica o puede sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas.

****/El artículo 13 fue obtenido del numeral 6.2 y 6.3 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

ARTICULO 14. Requisito para embarque de un contenedor lleno.

Se debe proporcionar el peso bruto verificado al capitán del buque o su representante y al representante del puerto o terminal portuaria, por medios electrónicos preferiblemente, con tiempo suficiente antes del embarque, para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

**/ El artículo 14 fue obtenido de los numerales 15.2 y 6.3.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475).*/*

ARTICULO 15. Responsabilidad de comunicar la información.

La compañía naviera tendrá la responsabilidad de proporcionar la información relativa al peso bruto verificado del contenedor lleno al puerto o terminal portuaria antes del embarque. Cuando un contenedor lleno se entregue en las instalaciones del puerto o terminal portuaria y este no cuente con el peso bruto verificado, es obligación de la compañía naviera informar al representante del puerto o terminal portuaria con tiempo suficiente de antelación para establecer los procedimientos correspondientes.

**/ El artículo 15 fue obtenido de los numerales 6.3.1 y 6.3.1.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475).*/*

ARTICULO 16. Certificados de calibración.

Los certificados de calibración del equipo para verificar el peso bruto de los contenedores, debe contar con el sello de acreditación de la Oficina Guatemalteca de Acreditación (OGA).

**/El Ministerio de Economía cuenta con la Dirección del Sistema Nacional de Calidad, en donde se encuentra el Centro Nacional de Metrología, en las instalaciones de este centro se reúne el Comité Guatemalteco de Normas (este Comité se dedica únicamente a revisar las normas internacionales de Metrología y adaptarlas al país, es un ente puramente técnico, que no audita ni tampoco cuenta con los registros de los equipos de medición en Guatemala). En las instalaciones del Centro también se encuentra la Oficina Guatemalteca de Acreditación que establece todos los requisitos que debe cumplir una empresa calibradora de básculas (en base a la Norma COGUANOR 4 015) para demostrar que tiene las competencias técnicas para calibrar. Cuando estas empresas cumplen con todos los requisitos la OGA entrega un certificado de acreditación, en donde se reconoce la competencia técnica de las empresas (motivo por el cual es un requisito obligatorio que todos los equipos de medición sean calibrados por empresas acreditadas).*/*

ARTICULO 17. Incumplimiento.

Cuando las empresas inscritas en el registro de la Autoridad Portuaria Nacional no cumplan con lo estipulado en el presente Reglamento, la Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Designada notificará por escrito a estas empresas inscritas indicando su incumplimiento. En los casos que las empresas sean reincidentes, la Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Designada determinará las acciones a seguir.

ARTICULO 18. Solicitud de reportes.

La Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Designada podrán solicitar a las empresas inscritas en el registro, información sobre el peso bruto verificado cuando considere pertinente.

ARTICULO 19. Discrepancias.

Cualquier discrepancia que exista entre el peso bruto de un contenedor lleno declarado antes de verificarse, debe solucionarse haciéndose uso del peso bruto verificado.

**/ El artículo 19 fue obtenido del numeral 9.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475).*/*

ARTICULO 20. Otras discrepancias.

Cualquier discrepancia que exista entre el peso bruto verificado de un contenedor lleno obtenido antes de la entrega del contenedor a las instalaciones del puerto o terminal portuaria y el peso bruto verificado de ese mismo contenedor obtenido al pesarse en el puerto o terminal portuaria debe solucionarse haciendo uso de este último peso bruto verificado obtenido por la instalación del puerto o terminal portuaria. La máxima discrepancia admisible es de $\pm 5\%$.

****/ El artículo 20 fue obtenido del numeral 9.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

La Norma en el párrafo 9.2, indica que cualquier discrepancia (no dice de cuanto) que exista entre el peso bruto verificado antes de entregarlo al puerto (es decir ya se obtuvo el peso bruto verificado por cualquiera de los dos métodos) y el peso obtenido en la báscula del puerto, se debe solucionar haciendo uso del peso obtenido en la báscula del puerto. En este caso, se estableció un margen de tolerancia, debido que todos los equipos de medición dependiendo de sus características así es su tolerancia, por lo que los pesos no serán exactos y en estos casos no servirá de nada obtener, documentar y enviar el peso bruto verificado antes de que el contenedor se presente al puerto. Por lo cual, para evitar estos problemas se establece un margen de tolerancia entre el peso bruto verificado de cualquier equipo y la báscula del puerto.

ARTICULO 21. Incidencias.

Cualquier incidencia de una errónea o mala declaración del peso bruto verificado de un contenedor **H**eno debe corregirse por el embarcador tan pronto como sea posible. Los registros de declaraciones erróneas o mal declaradas y las correcciones realizadas deben estar disponibles a petición de la Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Designada.

ARTICULO 22. Peso bruto máximo permitido.

Los contenedores no deben exceder el peso bruto máximo indicado en la placa de aprobación relativa a la seguridad prescrita en el Convenio CSC y sus enmiendas. Se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuyo peso bruto máximo exceda el peso bruto máximo permitido.

****/ El artículo 22 fue obtenido del numeral 10.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

ARTICULO 23. Responsabilidad del peso bruto máximo permitido.

La compañía naviera es responsable de verificar que el contenedor no exceda el peso bruto máximo permitido indicado en la placa de aprobación (Convenio CSC).

****/ El artículo 23 fue obtenido del numeral 10.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

ARTICULO 24. Peso de dos contenedores.

Si se han de pesar dos contenedores llenos en un vehículo de carretera, su peso bruto verificado debe determinarse pesando cada contenedor por separado.

****/ El artículo 24 fue obtenido del numeral 11.2 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475). */***

ARTICULO 25. Contenedores vacíos.

Cuando se disponga a embarcar un contenedor vacío, se utilizará la tara del contenedor, indicada de forma visible en el contenedor de conformidad con lo estipulado en la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para el marcado e identificación de contenedores.

**/ El artículo 25 fue obtenido del numeral 12.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475).*/*

CAPITULO III DESIGNACIÓN

ARTICULO 26. Designación.

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, designa a la Comisión Portuaria Nacional, con potestad para ejercer las competencias inherentes que verifiquen el cumplimiento de las enmiendas a la regla VI Regla 2 del Convenio SOLAS de la Organización Marítima Internacional (OMI) relativas al peso bruto verificado de los contenedores con carga en la República de Guatemala.

**/ El artículo 26 fue obtenido del párrafo 15.1 de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de la OMI (MSC.1/Circ.1475).*/La ejecución de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de los contenedores llenos es competencia y responsabilidad de los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS.....Los Estados rectores de puertos deben verificar el cumplimiento de las prescripciones del Convenio SOLAS. La Autoridad Portuaria Nacional (CIV) designa en la Comisión verificar el cumplimiento de las enmiendas al SOLAS en su apartado que corresponde a la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga. Cabe mencionar que en diciembre de 2015 se firmó un acuerdo de cooperación (1-2015) entre la Comisión Portuaria Nacional y el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda con el objeto de desarrollar diferentes acciones para el desarrollo portuario del país.*

ARTICULO 27. Vigencia.

El presente Acuerdo entrará en vigencia el uno de julio de dos mil dieciséis.

COMUNIQUESE:

**JOSE LUIS BENITO RUIZ
VICEMINISTRO DE COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA
ENCARGADO DEL DESPACHO**

**EL VICEMINISTRO DE COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**

**RUDY KELLER C.
VICEMINISTRO DE COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**