

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

ACUERDO MINISTERIAL NÚMERO 09-2013

GUATEMALA, 12 DE AGOSTO DE 2013

EL MINISTRO DE LA DEFENSA NACIONAL

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política de la República de Guatemala establece que el Estado ejerce plena soberanía, sobre el territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.

CONSIDERANDO

Que el Estado de Guatemala es parte del Convenio Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar de 1972 y que debido a ello es necesario emitir regulaciones para evitar siniestros en los espacios navegables considerados como aguas restringidas, tales como radas, canales, estrechos y ríos; y que dicho Convenio exige a los buques, sus propietarios, Capitán o dotación del mismo observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso para prevenir abordajes.

CONSIDERANDO

Que no se ha regulado convenientemente el uso del Canal de acceso a los Puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, siendo de esta forma que el Decreto Legislativo 20-76 del Congreso de la República establece la obligación del Estado que a través de los órganos competentes emita las regulaciones pertinentes para asegurar los espacios acuáticos jurisdiccionales y soberanos.

POR TANTO:

En el ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 194 literales a y f de la Constitución Política de la República de Guatemala.

ACUERDA:

Emitir:

EL REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN PARA EL USO DEL CANAL DE ACCESO HACIA LOS PUERTOS DE SANTO TOMÁS DE CASTILLA Y PUERTO BARRIOS.

TITULO I

GENERALIDADES

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto regular la navegación, en el canal de acceso hacia los puertos marítimos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, incluyendo las áreas de Fondeo.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. La aplicación del presente reglamento es obligatoria para los buques y embarcaciones de bandera nacional o extranjera que hagan uso del

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

canal de acceso hacia los puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios así como áreas de fondeo; a los prácticos de puerto, a las torres de control de tráfico marítimo y a las jefaturas de operaciones de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y de la administración de la terminal portuaria de Puerto Barrios.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación de la siguiente normativa se establecen las siguientes definiciones:

- A. **Arribada Forzosa:** Entrada a puerto por razones o situaciones que necesiten ser atendidas de manera inmediata, como salud, seguridad estructural, ambiental, a la vida humana y a la navegación, así como, la prevención de la contaminación.
- B. **Buque:** La palabra "buque" designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua, de acuerdo con la regla 3 del Reglamento Internacional para prevenir Abordajes.
- C. **Buque de Guerra:** Todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación este sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.
- D. **Canal de Acceso:** Es un canal artificial, diseñado y construido con el objeto de permitir la navegación segura de buques y embarcaciones hacia los puertos nacionales de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios; con una longitud de 5.8 millas náuticas desde la boya de mar hasta la dársena de Santo Tomás de Castilla; con una profundidad promedio de 11 metros; un ancho mínimo de 90 metros; una marcación verdadera de ingreso de 188°; señalizado con 12 boyas luminosas marcadas de acuerdo al sistema "B" de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA por sus siglas en Inglés).
- E. **Causa Fortuita:** Se considera causa fortuita a la acción o el hecho causado por mero accidente, totalmente imprevisto, sin que medie dolo ni culpa del sujeto. Cuando algo se considera fortuito normalmente hay una exclusión de la responsabilidad. Por caso fortuito entendemos la situación no prevista, aleatoria y que no existió voluntad de alguien en su creación.
- F. **Embarcación:** Artefacto flotante de pequeña eslora, con capacidad para desplazarse sobre el agua, con o sin propulsión, ya sea dirigida o no por sus ocupantes. Responde a las necesidades de vía marítima o fluvial y efectúa diversas actividades como el transporte de personas o mercancías, la pesca, la navegación u otros servicios tales como la seguridad de otros buques. Se incluyen yates de motor, veleros, lanchas de transporte de pasajeros y/o carga, y embarcaciones con arqueo bruto menor de 500 toneladas.
- G. **Fuerza Mayor:** En Derecho internacional, la fuerza mayor se refiere a una fuerza imposible de evitar o de prever, más allá del control de un Estado, el capitán de una embarcación y que hace imposible el cumplimiento de una obligación internacional.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

- H. **Torre de Control:** La torre de control, es un edificio en forma de torre desde donde se controla el tráfico de un puerto. La sala de control se sitúa en su parte superior, ya que la ubicación y la altura de la torre son esenciales para la visualización de la zona que se pretende controlar.

TITULO II

DERECHOS Y OBLIGACIONES

CAPÍTULO I

DERECHOS

Artículo 4. Derecho de uso del Canal. Todos los buques y embarcaciones de bandera nacional o extranjera, que requieran hacer escala en los Puertos de Santo Tomás de Castilla o Puerto Barrios, y que hayan cancelado los derechos correspondientes, pueden navegar y hacer uso del Canal de Acceso.

Se incluye dentro de los derechos del uso del canal: requerir información a las torres de control de tráfico y contar con la asistencia de un práctico de puerto calificado.

El práctico de puerto abordará el buque en una de las Estaciones de Pilotaje previstas en el presente reglamento.

Artículo 5. En casos excepcionales, por razones de arribada forzosa, humanitarias u otros requerimientos especiales, la Autoridad Marítima local podrá autorizar el uso del canal con temporalidad definida.

Artículo 6. A los efectos del presente Reglamento, los buques de guerra nacionales ó extranjeros gozarán de trato especial de conformidad a la costumbre internacional.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES

Artículo 7. Unidades de Operaciones. La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC) y la Compañía Bananera Independiente Guatemalteca (ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BARRIOS), en apoyo de la seguridad marítima, debe mantener personal idóneo, preparado técnicamente y ubicado en sus respectivas unidades de Operaciones. Harán las consideraciones especiales con la asignación de radioperadores calificados y certificados por la Autoridad Marítima.

Los Pilotos Prácticos de Puerto y los Buques permanecerán en constante comunicación y coordinación por los medios establecidos en el presente reglamento.

Artículo 8. Para el Servicio de Practicaje se deberán hacer las coordinaciones e instrucciones siguientes:

- A. Para la coordinación de las maniobras en los puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, los radioperadores de ambas torres de control deberán comunicar a su homólogo, la planificación de las maniobras a ejecutar, con una hora de anticipación, debiendo confirmar su realización media hora antes.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

- B. Es responsabilidad, de las torres de control de ambos puertos, hacer las coordinaciones con los buques que utilicen el canal de acceso, cuando el práctico aun no se encuentre a bordo.
- C. El Piloto Práctico de Puerto, al encontrarse a bordo de la embarcación piloto previo a iniciar una maniobra de atraque, deberá darle instrucciones al Capitán del buque que asistirá, sobre el sitio de embarque así como requerimientos específicos de pilotaje.
- D. El Piloto Práctico de Puerto, al encontrarse a bordo del buque asistido, requerirá de la torre de control la anuencia para proceder a su ingreso, siendo responsabilidad de la torre de control verificar, con su homólogo del otro puerto, que la programación acordada se mantiene vigente.

Artículo 9. En caso de emergencia. La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC) y la Compañía Bananera Independiente Guatemalteca (ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BARRIOS), mantendrán por lo menos un práctico de puerto y un remolcador con su respectiva tripulación en apresto, durante las veinticuatro (24) horas del día, para ser usados en caso de emergencias.

Artículo 10. Estación de Pilotaje: Se establecen como Estaciones de Pilotaje, para el embarque del Piloto Práctico, las siguientes:

Estación de Pilotaje	Posición	Tarifa
Entre las boyas 3 y 4:	Lat. 15° 46.6' N. Long. 088° 36.45' W.	Normal
Boya de Mar:	Lat. 15° 48.3' N. Long. 088° 37.0' W.	Especial
Cabo Tres Puntas:	Lat. 15° 56.8' N. Long. 088° 39.9' W.	Especial

Para el caso de buques que han de ser fondeados en bahía interna, el Piloto Práctico de Puerto desembarcará en el área de fondeo respectiva, cuando el buque se encuentre adecuadamente fondeado, seguro y a una distancia mínima de 300 yardas del canal de acceso.

TITULO III

NAVEGACIÓN EN EL CANAL

CAPÍTULO I

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Artículo 11. Se establecen las normas generales siguientes:

- A. La navegación en el Canal de Acceso se regirá, primordialmente por las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, sin perjuicio de las demás previsiones de este Reglamento.
- B. Los buques que se dispongan a ingresar al Canal deberán adoptar todas las precauciones necesarias para no perturbar la navegación de los demás buques que se encuentren en él.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

- C. La maniobra de ingreso al canal deberá hacerse con el menor ángulo de enfilación en relación con la dirección general del tránsito, evitando con ello que los buques que naveguen en el canal deban maniobrar para prevenir abordajes, varaduras u otros accidentes.
- D. La navegación en el Canal será considerada "en canales angostos", con los alcances previstos en la Regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar.
- E. El cruce transversal del Canal deberá hacerse de la manera más perpendicular posible a su eje longitudinal y con la precaución necesaria para no interferir la navegación de otros buques o embarcaciones en tránsito por el canal.
- F. Se prohíbe:
 - 1. Fondear en el Canal de Navegación o permanecer detenido en el mismo, salvo por causas fortuitas o de fuerza mayor, en tal caso deberá informarse inmediatamente a la respectiva torre de control.
 - 2. Realizar cualquier tarea, operación o maniobra que pueda poner en riesgo la seguridad de la navegación.
 - 3. Navegar a velocidades que excedan los límites establecidos en artículo 14 del presente Reglamento.
 - 4. Iniciar la maniobra con visibilidad reducida a menos de media (0.5) milla náutica.
- G. Los buques que naveguen en el mismo sentido deberán mantener una distancia mínima, entre ellos, de una (01) milla náutica.
- H. En condiciones meteorológicas adversas, el práctico de puerto deberá contar con anuencia expresa del capitán del buque para la realización de maniobras de atraque o zarpe.

CAPÍTULO II

PRIORIDADES PARA USO DEL CANAL

Artículo 12. Normas Aceptadas. Se establecen como prioridades para el uso del canal las siguientes:

- A. Prioridad Uno. (Tipo de buque).
 - 1. Buques de Pasajeros (cruceros).
 - 2. Buques que transporten carga perecedera.
 - 3. Buques de carga General o Contenedores.
 - 4. Buques tanque o con carga peligrosa.
 - 5. Barcazas y sus Remolcadores.
 - 6. Otros.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

B. Prioridad Dos. (Dirección de tránsito)

1. Buques que ingresan a puerto.
2. Buques que egresan de puerto.

C. Prioridad por la hora de ingreso al canal

1. **Buques que ingresan a puerto:** Ingresos Simultáneos al Canal de acceso: Siempre y cuando la diferencia de tiempo entre buques de Puerto Barrios y de Santo Tomás de Castilla sea menor a 20 minutos, respecto a la hora de arribo a la Estación de Pilotaje, la prioridad de ingreso la tendrá el de Santo Tomás de Castilla. Si la diferencia fuera mayor a 20 minutos, ingresará primero el de Puerto Barrios.

Si se diera el caso que están arribando 2 o más buques a la vez a Santo Tomás de Castilla; y si la diferencia fuera menor de 20 minutos versus el primero que arriba a Puerto Barrios, tendrá prioridad el primer y segundo buques de Santo Tomás y luego se dará la maniobra de Puerto Barrios.

2. **Buques que zarpan de puerto:**

Dependerá de la hora que coordinen las torres de control. Maniobras simultáneas entre Puertos: siempre y cuando la diferencia de tiempo no sea mayor a 20 minutos de la hora de inicio de la maniobra de Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios esperará para iniciar su maniobra de zarpe.

D. Casos Especiales

Se considerarán como casos especiales aquellos en los cuales, durante el inicio de dos (02) o más maniobras simultáneas y que en coordinación de los radioperadores de las Torres de Control y los Pilotos Prácticos que realizarán las maniobras, se considere que es necesario ceder el paso de un buque a otro, ya sea por emergencia u otros factores tales como condiciones atmosféricas adversas, incendio, vías de agua en el casco, desperfectos en el sistema de Gobierno o propulsión, etc., lo cual deberá ser comprobado por la investigación, posterior, que haga la autoridad marítima.

Artículo 13. Responsabilidad. Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencias en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento se tomarán en consideración todos los peligros a la navegación, riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de este Reglamento, para evitar un peligro inmediato.

Artículo 14. Velocidad de Navegación dentro del canal. La velocidad deberá mantenerse en todo momento entre los mínimos que permita el buen gobierno del buque, estableciéndose las **velocidades máximas** (desde y hacia) siguientes:

Para buques desde o hacia Puerto Santo Tomás de Castilla:

- A. De boya de mar hacia boya 7; Diez (10) nudos.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

B. De la boya 7 a boya 12; Ocho (08) nudos.

Para buques desde o hacia Puerto Barrios:

A. De boya de mar hacia boya 5; Diez (10) nudos.

B. De la boya 5 hasta el viraje; Cinco (05) nudos.

Artículo 15. Cruces y Adelantamientos: Se establecen las siguientes zonas de cruce para buques en las siguientes condiciones:

A. Por su calado:

1. Para buques con calado inferior a ocho (8.0) metros, regirá todo el canal, exceptuando efectuar el cruce al través del muelle de Puerto Barrios
2. Para buques con calado entre ocho (8.0) y once punto cinco (11.5) metros, tendrán prioridad del centro del canal y no podrá efectuarse cruce alguno mientras se desplace dentro del canal.
3. Para el cruce de dos buques que presenten diferentes condiciones en cuanto a eslora o calado, se utilizara la zona habilitada que corresponda al buque más comprometido.

B. Prohibiciones para cruces o adelantamientos:

1. Por ningún motivo se permitirá el cruce de un buque de pasajeros o buques que transporten exclusivamente carga peligrosa (IMO Class 1, 2, 3, y 7), con cualquier otro tipo de embarcaciones durante su navegación en el canal.
2. Los buques tanque con calados superiores a ocho (8.0) metros, o con manga superior a los treinta y dos (32.0) metros, no podrán efectuar cruce o adelantamiento durante su navegación en el canal.
3. Puerto Barrios: realizará cruces de embarcaciones tomando como base buques que no sobrepasen los 120 metros de eslora y un calado no mayor a 7 metros, considerando que el cruce se efectuará a partir de la boya 7 y 8 hasta la boya de mar, debiendo ambos pilotos encontrarse a bordo para efectuar estos cruces.

Artículo 16. Zonas de Fondeo: Se establecen las siguientes zonas de fondeo fuera del canal de navegación:

A. Interna, cuya área está determinada entre las coordenadas siguientes:

1. Latitud: 15° 42' 27" N Longitud: 88° 37' 16" W
2. Latitud: 15° 42' 32.8" N Longitud: 88° 37' 46" W
3. Latitud: 15° 43' 06" N Longitud: 88° 37' 9.5" W
4. Latitud: 15° 43' 12" N Longitud: 88° 37' 39" W

Puntos de Fondeo:

Punto A: Latitud: 15° 42' 40.35" N Longitud: 88° 37' 28.34" W
Punto B: Latitud: 15° 42' 51.71" N Longitud: 88° 37' 27.13" W
Punto C: Latitud: 15° 43' 01.92" N Longitud: 88° 37' 25.52" W

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

B. Se determinan seis (6) puntos de fondeo, ubicados en el área de fondeo en Bahía Externa, cuya área está determinada entre las coordenadas siguientes:

1. Latitud: 15° 51' 36" N Longitud: 88° 38' 06" W
2. Latitud: 15° 51' 21" N Longitud: 88° 38' 48" W
3. Latitud: 15° 48' 54" N Longitud: 88° 35' 51" W
4. Latitud: 15° 49' 27" N Longitud: 88° 35' 13.8" W

Puntos de Fondeo:

Punto A:	Latitud: 15° 49' 20.13" N	Longitud: 88° 35' 42.84" W
Punto B:	Latitud: 15° 49' 45.71" N	Longitud: 88° 36' 13.95" W
Punto C:	Latitud: 15° 50' 11.77" N	Longitud: 88° 36' 48.08" W
Punto D:	Latitud: 15° 50' 36.49" N	Longitud: 88° 37' 17.34" W
Punto E:	Latitud: 15° 50' 57.05" N	Longitud: 88° 37' 50.19" W
Punto F:	Latitud: 15° 51' 18.30" N	Longitud: 88° 38' 17.37" W

Artículo 17. Avisos a la Autoridad Marítima. Los prácticos de puerto que naveguen en el canal de acceso están obligados a informar de forma inmediata a la Capitanía de Puerto que corresponda, acaecimientos en la navegación, tales como:

- A. Novedades en el balizamiento, boyado o discrepancia con la información recibida sobre su estado de funcionamiento, posición u otra.
- B. Presencia de sustancias contaminantes de las aguas, sean producidas por el buque propio, por otros buques o de cualquier otro origen.
- C. Presencia de obstáculos o peligros a la navegación dentro o fuera del Canal.

Artículo 18. Operaciones de Dragado y Boyado. Durante los trabajos de dragado y boyado que produzcan restricciones a la navegación, la Torre de Control que corresponda informará, por cualquier medio a los Pilotos Prácticos de Puerto, los datos correspondientes para prever las condiciones de maniobra necesarias, para su paso por las zonas de operación de las dragas e instalación o reparación de boyas.

- A. Si el buque de paso puede navegar fuera del canal de navegación, el Piloto Práctico de Puerto coordinará con la draga o barco boyador por radio VHF/FM banda marina, la maniobra de cruce correspondiente.
- B. Todo buque que navegue en proximidades de la zona de operación de dragas o instalación o reparación de boyas, deberá reducir su velocidad a la mínima de gobierno para no afectar la operación de las embarcaciones auxiliares.

CAPÍTULO III

COMUNICACIONES

Artículo 19. Medios de Llamada. Las Torres de Control permanecerán en alerta las veinticuatro (24) horas del día, teniendo como medio primario de comunicación, la transmisión de radio VHF banda marina y HF en las siguientes frecuencias.

Frecuencia VHF:	Canal 16 (156,800 MHz.)
Frecuencia HF marina:	2.182 KHz. (Internacional) 4.125 KHz.
Frecuencia Telegráfica:	6.215,5 KHz.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

Adicionalmente las administraciones, los Pilotos Prácticos y personal vinculado mantendrán al día una agenda telefónica como medio secundario de comunicación.

Artículo 20. Canales y Frecuencias: Los canales y frecuencias utilizadas por las Empresas Portuarias de Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC) y la Compañía Bananera Independiente Guatemalteca (Administración de la terminal portuaria de Puerto Barrios), deberán ser aprobadas por la Superintendencia de Telecomunicaciones para uso exclusivo de las operaciones y los costos correrán a cuenta de las respectivas administraciones portuarias.

Artículo 21. Idioma. Los idiomas normados para la ejecución del presente reglamento son español e inglés.

Artículo 22. Competencia de los Radioperadores. El radioperador deberá estar calificado y certificado por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo al Reglamento para la Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar.

Artículo 23. Funciones de los Radioperadores. Contactar a cada buque que navegue en dirección a puerto guatemalteco, a efecto pueda orientarlo, coordinar su hora estimada de arribo, área de espera, posición de fondeo, hora y posición en que el piloto-práctico le abordará, atracadero que tiene asignado, condiciones de tráfico marítimo en el área, nivel MARSEC si fuere requerido, y otros requerimientos que fueran necesarios para mantener el nivel de seguridad que persigue el presente Reglamento.

Artículo 24. Comunicación de Emergencia. En caso de emergencia, los prácticos de ambos puertos deberán comunicarse a cualquiera de las torres de control o con otros prácticos de turno, por los medios de comunicación previstos en el presente reglamento con el fin de coordinar acciones en beneficio de la seguridad marítima.

CAPÍTULO IV

DEL INCUMPLIMIENTO DEL PRESENTE REGLAMENTO

Artículo 25. El incumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento, conlleva las siguientes acciones:

- A. **Radioperadores.** Cuando el Radioperador de turno no haya coordinado una maniobra a efectuar en su puerto de acuerdo al procedimiento establecido en el Artículo 24 que antecede, será sujeto de las medidas administrativas y llamada de atención que disponga su respectiva autoridad o contratante y la Capitanía de Puerto, sin menoscabo de las responsabilidades civiles y penales en que incurra por el incumplimiento de sus funciones.
- B. **Para los Prácticos de Puerto.** La aplicación de las medidas administrativas pertinentes de acuerdo al siguiente orden:
 1. Llamada de atención por escrito, directamente a los Prácticos de Puerto, por el Capitán de Puerto.
 2. Suspensión temporal de la licencia para ejercer la función de Práctico de Puerto por periodos de 3, 6, 9 a 12 meses, según recomendación del Capitán de Puerto.
 3. Suspensión definitiva de la licencia para ejercer el cargo de Piloto Práctico dictaminada por la Autoridad Marítima Nacional.

MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL

República de Guatemala, C. A.

CAPÍTULO ÚNICO DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26. Del Oficial de Comunicaciones. El Ministerio de la Defensa Nacional nombrará a un Oficial calificado de la Marina de la Defensa Nacional que ejerza las funciones de Oficial de Comunicaciones a efecto verificar el cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento y todas aquellas funciones establecidas en el capítulo XI del Convenio Internacional sobre la seguridad de la Vida Humana en la Mar.

La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, asignará un área para que el Oficial de Comunicaciones ejerza sus funciones.

En los casos en los que se encuentre vacante la asignación del Oficial de Comunicaciones de la administración portuaria, la responsabilidad de las mismas recaerá sobre el Comando Naval de la Jurisdicción, quien delegará las funciones en el Oficial de Operaciones de su Estado Mayor, quien establecerá los contactos pertinentes para el debido control del tráfico marítimo.

Artículo 27. Vigencia. El presente acuerdo, empieza a regir un día después de su publicación en el Diario de Centro América y deberá publicarse en la Orden General del Ejército para Oficiales.

COMUNÍQUESE


LÓPEZ AMBROCIO

EL VICEMINISTRO DE MARINA
DE LA DEFENSA NACIONAL




VICEALMIRANTE
TYRONE RENÉ HIDALGO CÁCERES