

LEY GENERAL DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



Decreto Número 20-2026 del Congreso de la República

Iniciativas de ley 6527 y 6541 · Dictamen conjunto 02-2026

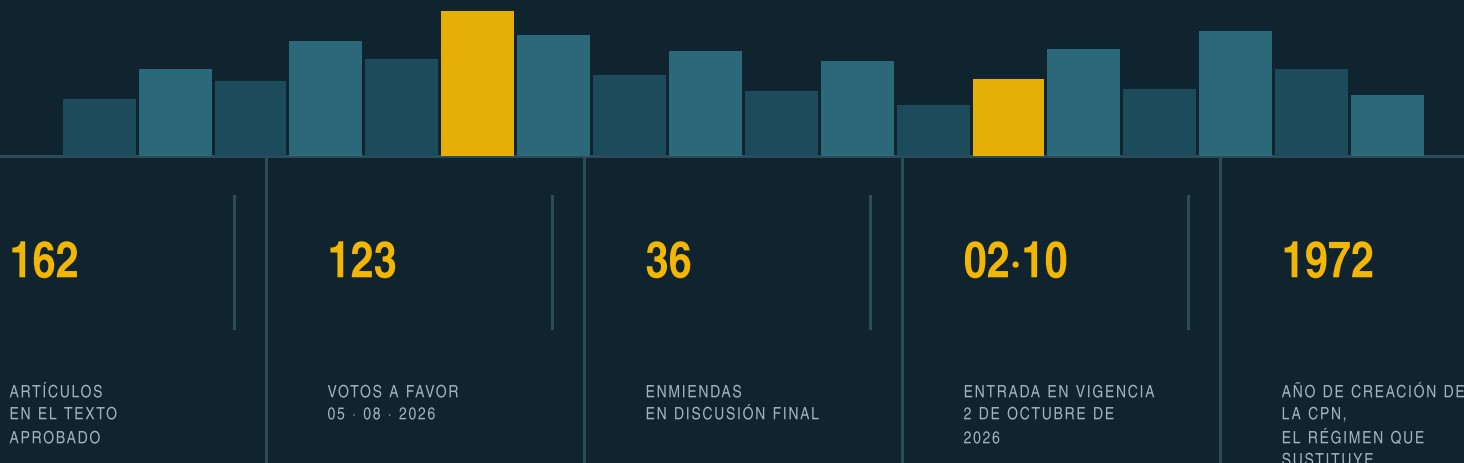
Guía de lectura rápida para asociados de AGEXPORT

ESTADO DE VIGENCIA AL 3 DE SEPTIEMBRE DE 2026

El Decreto fue sancionado por el Presidente de la República y publicado en el Diario de Centro América el 2 de septiembre de 2026. Conforme al Artículo 162, entrará en vigencia 30 días después de su publicación: el 2 de octubre de 2026. A partir de esa fecha comienzan a correr los plazos institucionales descritos en esta guía.

EN ESTA GUÍA

01	Qué regula, a quién alcanza y quién manda	02
02	Cómo se invierte y se opera un puerto	03
03	Tarifas, canon y financiamiento	04
04	Vigencia escalonada, plazos y sanciones	05



QUÉ REGULA, A QUIÉN ALCANZA Y QUIÉN MANDA

La ley sustituye el andamiaje portuario vigente desde 1972 por un marco único. Su idea central es **separar la función reguladora del Estado de la función operativa comercial**: crea un ente rector —la Autoridad Portuaria Nacional (APN)— y deja la operación en manos de administradores y operadores, públicos o privados, bajo reglas comunes de acceso, tarifas, inversión y fiscalización.

Objeto ART. 1

- Marco jurídico rector para organizar, regular, planificar, desarrollar, administrar y supervisar el Sistema Portuario Nacional.
- Define competencias de la autoridad rectora y los derechos y obligaciones de actores públicos y privados.
- Declara de interés nacional y utilidad pública el desarrollo portuario.

Alcanza a ART. 2

- Toda persona pública o privada, nacional o extranjera, que desarrolle actividad portuaria.
- Puertos comerciales de uso público o privado, terminales especializadas, plataformas, fondeaderos y muelles.
- Zonas de apoyo logístico: patios de contenedores, bodegas, silos, tanques, depósitos temporales y accesos.
- Zonas francas, ZDEEP y recintos fiscales colindantes.
- Muelles de uso público en lagos, ríos o canales que determine la APN, y buques en servicio comercial.

No alcanza a instalaciones de uso militar ni a muelles artesanales pesqueros de competencia municipal.

Qué queda derogado ARTS. 141 Y 160

- El Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972 que creó la **Comisión Portuaria Nacional (CPN)**.
- El **Decreto 26-2024**, Ley de la Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional, y sus reglamentos.
- Las asignaciones del **Acuerdo Gubernativo 167-93** y toda disposición incompatible.

Atención: no operan con la vigencia de la ley, sino **18 meses después de integrarse el primer gerente general** de la APN. Ver página 5.

DÓNDE ESTÁ HOY EL DECRETO 20-2026



ENTE RECTOR DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL — APN

Entidad autónoma y descentralizada del Estado, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía plena. **Regula, planifica, fiscaliza, inspecciona y sanciona** el cumplimiento de la ley, sus reglamentos y los convenios internacionales, incluido el Código PBIP. Sus ingresos y servicios están exentos de toda clase de impuestos **Art. 8**.

CUSPORT

Consejo de Usuarios.
Designa a un titular y su suplente en el Directorio y traslada información sobre costos, eficiencia y competitividad del sistema.

CODAS

Comité de Apoyo Logístico. Ente multisectorial; sesiona cada trimestre y publica un informe anual de situación logística portuaria.

CONAPROP

Comité Nacional de Protección Portuaria. Coordina a las autoridades de fiscalización y seguridad en el área de influencia portuaria.

Entes regulados

Administradores y operadores portuarios y prestadores de servicios comerciales portuarios al buque y a la carga.

Entes de coordinación

Autoridades con competencia en habilitación, inspección u operación de las instalaciones portuarias.

DIRECTORIO DE LA APN — CINCO ASIENTOS ART. 11

1

Presidente de la República
en Consejo de Ministros

2

Ministro de Economía

3

Ministro de Comunicaciones,
Infraestructura y Vivienda

4

Ministro de Gobernación

5

CUSPORT
Consejo de Usuarios

El sector privado de usuarios tiene un asiento propio en el máximo órgano de decisión del sistema. **AGEXPORT** forma parte del **CUSPORT** y, a través de él, participa en la designación del representante del sector usuario ante el Directorio de la APN. Cada asiento tiene titular y suplente; el presidente no tiene voto doble. Los directores duran seis años y se renuevan de forma escalonada. Rigen calidades e impedimentos estrictos: no haber sido directivo o empleado de un administrador u operador portuario un año antes ni hasta un año después del cargo, ni ser pariente dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad de altos funcionarios **ARTS. 16 · 17 · 20 · 142**.

CÓMO SE INVIERTE Y SE OPERA UN PUERTO

CUATRO MODELOS DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA ART. 58

El listado de la ley es **enunciativo** y **no limitativo**: la APN conserva la potestad de establecer los modelos que mejor convengan al interés nacional.

A · Público

El administrador público conserva la titularidad de los bienes, la infraestructura y la prestación directa del servicio.

B · Público con operador privado

Una empresa pública portuaria contrata a un privado la operación, mediante CAP o contrato de alianza público-privada.

C · Pública con administrador privado

La APN estructura el proyecto para que un privado administre bienes del Estado bajo régimen de USOP y CAP.

D · Instalación portuaria privada

Una entidad privada, propietaria o arrendataria, se constituye como administrador portuario privado dentro del sistema.

LOS DOS INSTRUMENTOS QUE HABILITAN LA INVERSIÓN PRIVADA

USOP — Usufructo Oneroso Portuario ARTS. 66-69

Derecho real administrativo de uso, aprovechamiento y explotación económica de bienes públicos portuarios, **sin transferencia de dominio** y exclusivamente para los fines portuarios autorizados.

- **Duración:** hasta 50 años, prorrogable por 50 años más, previo cumplimiento contractual y evaluación técnica favorable de la APN.
- **Cesión:** total o parcial, con autorización previa de la APN; las cesiones no pagan impuestos.
- **Perfeccionamiento:** se inscribe en el Registro General de la Propiedad cuando recae sobre inmuebles inscritos.

CAP — Contrato de Administración Portuaria ART. 70

Contrato en **escritura pública** que autoriza y regula el diseño, la construcción, el plan de inversión, la prestación, la gestión, la operación, el mantenimiento o la administración de bienes o servicios comerciales portuarios. Es el instrumento que perfecciona el USOP.

- Debe detallar el área de influencia portuaria, el cronograma de ejecución y los estándares de desempeño.
- Fija expresamente el canon, su forma de cálculo y su periodicidad de pago.
- El contratista queda sujeto a **auditoría permanente** de la APN sobre tráfico, información operativa y estados financieros.

Proyectos no solicitados ARTS. 91-94

El privado puede proponer proyectos de iniciativa propia. El procedimiento va por fases: análisis de viabilidad, solicitud de evaluación para firma de CAP y, finalmente, evaluación y adjudicación. Para los proyectos planificados por la APN o las empresas públicas, la adjudicación del CAP se hace por **convocatoria pública nacional e internacional** bajo principios de publicidad, transparencia y concurrencia ART. 83.

Permisos y régimen fiscal

- La APN o la empresa pública portuaria coordina, tramita y obtiene a favor de terceros todos los permisos, licencias y avales del proyecto ART. 90.
- Devolución del crédito fiscal del IVA por el procedimiento especial de exportadores, previa certificación de elegibilidad de la APN ART. 95.
- Los proyectos que a la entrada en vigencia estén **en fase de construcción** pueden acogerse a ese régimen ART. 159.

CONTRATOS, CONCESIONES Y LICENCIAS EXISTENTES ART. 151

Validez preservada

Los contratos, concesiones, licencias y autorizaciones otorgados antes de la vigencia mantienen su validez hasta el vencimiento del plazo pactado en cada instrumento.

Renovación condicionada

Una vez vencidos **no podrán ampliarse ni renovarse** sin adecuarse previamente a la nueva ley y sus reglamentos. Es el punto de mayor impacto práctico.

Registro obligatorio

Empresas portuarias públicas y municipalidades deben remitir a la APN el registro de sus contratos vigentes dentro de 30 días desde la primera sesión del Directorio.

Actos previos reconocidos

Estudios, dictámenes, licencias e inversiones previas conservan validez y sirven como antecedente ante la APN para acreditar requisitos.

PUNTO CRÍTICO PARA OPERADORES ACTUALES

Las terminales especializadas que ya operan fuera de los inmuebles de los puertos marítimos existentes y fuera de la administración de una empresa pública portuaria **pasan a formar parte del Sistema Portuario Nacional** como operadores portuarios, y deben adecuarse a la ley —incluido el Código PBIP— dentro de **36 meses desde la entrada en vigencia: antes del 2 de octubre de 2029** Art. 151.

TARIFAS, CANON Y FINANCIAMIENTO

CON QUÉ SE FINANCIA LA APN ARTS. 53 Y 146

US\$0.40 / 0.35 / 0.28

Tarifa portuaria por tonelada métrica movilizada por buque en cada recalada, según el volumen: hasta 10,000 TM; de 10,001 a 30,000 TM; y de 30,001 TM en adelante. Cabotaje y buques nacionales pagan el 50%.

US\$2.00

Tarifa turística portuaria por pasajero que embarque o desembarque de cruceros y naves de porte similar. No aplica a embarcaciones recreativas, deportivas o de pequeño calado.

≥ 6%

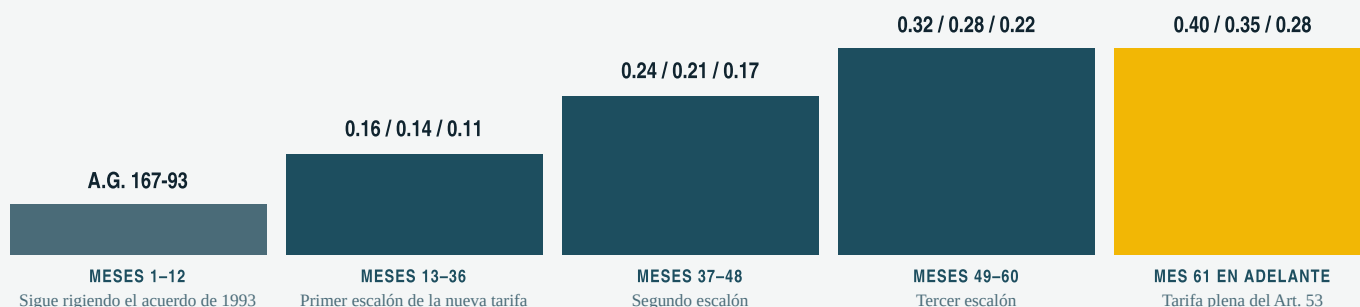
Transferencia anual del Estado, calculada sobre la asignación total de ingresos aprobada al Ministerio de Economía. Destinada exclusivamente a inversión en maquinaria, equipo, licencias e intangibles.

Q200 millones

Aporte inicial único que el MINFIN traslada a la APN al integrarse el primer Directorio, para inversión, organización y funcionamiento. Se suma el 100% de las utilidades de las empresas públicas portuarias.

LA RAMPA TARIFARIA: CINCO TRAMOS, NO UN SALTO ART. 161

Los tramos se cuentan desde la **integración del primer Directorio de la APN** —no desde la publicación de la ley—. Las cifras mostradas corresponden a los tres rangos de tonelaje: ≤10,000 TM / 10,001–30,000 TM / ≥30,001 TM.



La **tarifa turística** no sigue el calendario: empieza a cobrarse desde que entre en funcionamiento la primera terminal turística especializada, oficializado por resolución de la APN. Las cifras monetarias de la ley se ajustan anualmente con el IPC núcleo de Estados Unidos **ART. 152**.

CANON DEL CAP Y SU DISTRIBUCIÓN ART. 70

Cuánto se paga

2% del ingreso bruto portuario mensual durante el primer 25% del plazo contractual.

3% a 5% del ingreso bruto portuario mensual durante el resto del plazo, según inversión, riesgo asumido, madurez operativa y sostenibilidad financiera.

Excepcionalmente puede excederse ese rango solo si el porcentaje fue previsto como variable de competencia en las bases y resulta de un proceso competitivo aprobado por la APN. Si el CAP integra áreas de reserva territorial del Estado se paga, además, **Q1.75 por m² al año**, que la APN traslada a OCRET.

Si el CAP lo celebra la APN

50% Fondo Común — Cuenta Única del Tesoro

25% Autoridad Portuaria Nacional

15% Consejos Departamentales de Desarrollo vinculados al área de influencia

10% Municipalidades donde se localiza la instalación

Si el CAP lo celebra una empresa pública portuaria

75% Empresa pública portuaria correspondiente

15% Consejos Departamentales de Desarrollo

10% Municipalidades del territorio

Los porcentajes de Consejos Departamentales y municipalidades se administran por el **FODECIP**, Fondo Privativo para el Desarrollo Ciudad–Puerto, adscrito a la APN. Sus recursos solo pueden usarse en preinversión e inversión de infraestructura complementaria —logística, comercial y turística—. Queda expresamente prohibido destinarlos a gasto corriente, planillas o funcionamiento administrativo.

UNA FECHA DE VIGENCIA, MUCHOS RELOJES

El Artículo 162 fija una sola fecha de vigencia formal: **30 días después de la publicación en el Diario Oficial**. Pero desde el Artículo 141 la ley activa cada institución en momentos distintos, atados a **hitos administrativos** y no al calendario.



Sumados, la **derogatoria efectiva de la institucionalidad portuaria actual llegaría hasta 2029** si cada hito se cumple en su plazo máximo contado desde el 2 de octubre de 2026.

MATRIZ DE PLAZOS DE IMPLEMENTACIÓN

ART.	OBLIGACIÓN	PLAZO	SE CUENTA DESDE
141	Derogatoria de la CPN y del Decreto 26-2024	18 meses	Integración del primer gerente general
142	Integración del primer Directorio de la APN	90 días hábiles	Entrada en vigencia · 2 oct 2026
142	Nombramiento del primer gerente general, por oposición	6 meses	Integración del primer Directorio
143	Organización interna, procedimientos y plan de transición	6 meses	Toma de posesión del gerente general
145	Liquidación definitiva de la CPN por la Junta Liquidadora	18 meses máx.	Conformación de la Junta Liquidadora
146	Traslado de Q200,000,000.00 del MINFIN a la APN	Inmediato	Integración del primer Directorio
147	Reglamento general de la ley	1 año	Primera sesión ordinaria del Directorio
147	Demás reglamentos de implementación	18 meses	Primera sesión ordinaria del Directorio
147	Ajuste reglamentario de MARN, CONAP, IDAEH y OCRET	6 meses	Entrada en vigencia · 2 abr 2027
148	Primer Plan Integral de Desarrollo Portuario (PLANPORT)	1 año	Designación del primer gerente técnico
150	Reglamento Técnico Tarifario de la APN	1 año	Nombramiento del gerente técnico
150	Actualización de tarifas por administradores y operadores	9 meses	Publicación del Reglamento Tarifario
151	Registro de contratos vigentes ante la APN	30 días	Primera sesión del Directorio
151	Adecuación de terminales especializadas ya en operación	36 meses	Entrada en vigencia · 2 oct 2029
156	Convenios interinstitucionales de inspección y verificación	18 meses	Designación del primer gerente general
160	Armonización normativa sectorial de otras entidades	12 meses	Entrada en vigencia · 2 oct 2027
162	Entrada en vigencia general del Decreto	30 días	Publicación en el Diario Oficial

RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES ARTS. 113 Y 115

LEVES US\$10,000 – 120,000 Informes o estadísticas fuera de plazo, retrasos aislados de pago, no aplicar los procedimientos de tarifas, obstaculización parcial y sin dolo de inspecciones.	GRAVES US\$120,001 – 180,000 Impacto económico u operativo relevante. Puede acompañarse de suspensión temporal del servicio hasta por diez días calendario o hasta subsanar el hecho.	GRAVÍSIMAS US\$180,001 – 300,000 Afectación grave del servicio esencial, construir sin contrato o no mantener vigente la Declaración PBIP. Puede derivar en terminación anticipada del CAP o APP y clausura.
---	---	--

Además de la multa: amonestación escrita, suspensión temporal del servicio y clausura. Descuento del 20% si la multa se cancela íntegra dentro de los diez días hábiles siguientes a la notificación de la resolución definitiva **ART. 116**.

ESTADO DE VIGENCIA
El Decreto 20-2026 **fue sancionado y publicado en el Diario de Centro América el 2 de septiembre de 2026**, y entrará en vigencia el **2 de octubre de 2026**, treinta días después, conforme al Art. 162. A esa fecha —no a la de publicación— deben referirse los plazos contados «desde la entrada en vigencia» de esta guía. Guía informativa general; no constituye asesoría legal.

CONTACTO Luis Manolo Rivera Gómez · Asesor Legal, Dirección Incidencia Entorno Exportador · Manolo.Rivera@Agexport.org.gt

¿QUÉ ES AGEXPORT?

AGEXPORT es una institución privada, sin fines de lucro, con más de 40 años de trayectoria como motor del crecimiento de las exportaciones guatemaltecas.

Misión

Ser una organización en constante evolución, comprometida con el desarrollo económico y social sostenible de Guatemala, que ofrece servicios innovadores orientados a la competitividad de sus asociados.

Visión

Hacer de Guatemala un país exportador.

Visión de la Dirección de Incidencia del Entorno Exportador

Incidir en la transformación del entorno exportador, articulando políticas, marcos regulatorios, comunicación y alianzas que generen resultados tangibles para mejorar la competitividad de las exportaciones y su posicionamiento en mercados internacionales clave.



+40

AÑOS DE TRAYECTORIA
COMO GREMIAL EXPORTADORA

AGEXPORT

INSTITUCIÓN PRIVADA
SIN FINES DE LUCRO