"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS" "ADMINISTRACIÓN PUERTO SANDINO"

RESOLUCIÓN DGTA N°. 002-2021, aprobada el 14 de enero de 2021

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 34 del 18 de febrero de 2021

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO

AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA NACIONAL

RESOLUCIÓN DGTA N°-002-2021

"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS" "ADMINISTRACIÓN PUERTO SANDINO"

El suscrito Director General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, "Autoridad Marítima y Portuaria de la República de Nicaragua", en uso de las facultades que le Ley Nº 399, "Ley de Transporte Acuático" publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº 166 del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento, Decreto A. N. Nº 4877 publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº 245, del 19 de diciembre de 2006, la Ley Nº 838, "Ley General de Puertos de Nicaragua" publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº 92 del 21 de mayo de 2013 y su Reglamento, Decreto Nº 32-2013 publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 200 del 22 de octubre de 2013.

CONSIDERANDO

I

Que la Empresa Portuaria Nacional en base a las funciones y atribuciones que le otorga la Ley 838, Ley General de Puertos de la República de Nicaragua en el Artículo 23 numerales 16, 17 y 25, presentó para aprobación de esta Autoridad, una propuesta de actualización y modificación del **"REGLAMENTO Y TARIFAS DE PUERTO SANDINO"** aprobados a través de la Resolución DGTA Nº 005-2013, del 01 de abril de 2013.

II

Que los reglamentos portuarios tienen como propósito establecer las disposiciones que regulan la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga, para lo cual se requiere establecer las tarifas por la prestación de estos servicios. Siendo necesario mantener actualizado el Reglamento y las Tarifas Portuarias de Puerto

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Sandino, adecuándolo a las necesidades y exigencias del comercio marítimo.

III

Que de conformidad con el artículo 45 numeral 5 de la Ley 399, Ley de Transporte Acuático, es competencia de la Dirección General de Transporte Acuático revisar y autorizar las tarifas por servicios y derechos portuarios. De igual forma, el artículo 121 de la Ley 838, Ley General de Puertos establece que la Dirección General de Transporte Acuático es la autoridad competente para revisar y autorizar el sistema de tarifas y precios portuarios y controlar su aplicación.

POR TANTO

En uso de las facultades que le confieren las Leyes relacionadas y con fundamento en los Considerandos citados y en el Artículo 66 del Decreto Nº 32-2013, Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, esta Autoridad;

RESUELVE

Artículo 1: Aprobar la actualización y modificación del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO SANDINO",** solicitada por la Empresa Portuaria Nacional, adjunto a la presente Resolución.

Artículo 2: El presente **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO SANDINO** entrará en vigencia treinta días posteriores a su publicación en La Gaceta Diario Oficial.

Artículo 3: Se deja sin ningún efecto legal, la Resolución DGTA Nº 005-2013.

Artículo 4: Cualquier modificación o alteración a lo establecido en el presente reglamento sin autorización de esta Autoridad Marítima y Portuaria, será objeto de las sanciones administrativas o pecuniarias de conformidad con la Ley.

Dado en la Ciudad de Managua Capital de la República de Nicaragua, a los catorce días del mes de Enero del año dos mil veintiuno.

Publíquese.- **(f) Lic. Manuel Salvador Mora Ortiz** , Director General.

CONTENIDO

CAPITULO I: DEFINICIONES

a) **AGENTE ADUANERO**; Es toda persona natural o jurídica representante del expedidor y/o consignatario de la carga, en nombre del cual solicita y realiza

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

transacciones ante las autoridades locales, los entes fiscales y la Administración Portuaria de Sandino.

b) **AGENTE NAVIERO GENERAL;** Es toda persona natural o jurídica que actúa en nombre del armador u operador, como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente, en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar a agente consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

c) **AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES;** Es toda persona natural o jurídica que actúa en nombre del armador u operador, como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para realizar ante las autoridades portuarias y administrativas locales, los trámites requeridos para la admisión, permanencia y salida de un buque de puertos nacionales.

d) **AGUAS JURISDICCIONALES DEL PUERTO:** La delimitada como tal por la Comisión de Áreas Jurisdiccionales de los Puertos mediante resolución fundamentada, donde la APS ejerce su función y autoridad.

e) **APS:** Administración Portuaria de Sandino.

f) **CAPITANIAS DE PUERTO:** Son unidades de Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la República, las que tendrán como función primordial garantizar la defensa de los espacios marítimos y la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes.

g) **COCATRAM:** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

h) **CODIGO IMDG:** International Maritime Dangerous Goods Code, -por sus siglas en inglés-, es el Código Internacional sobre Mercancías Peligrosas.

i) **CODIGO PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

j) **CONVENIO SOLAS y sus enmiendas:** Safety of Life at Sea, -por sus siglas en inglés- es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

k) **CLIENTE PORTUARIO:** Es todo aquel que solicita servicios para la atención al buque, recepción, transferencia y despacho de carga, entre otros.

l) **DGA:** Dirección General de Servicios Aduaneros.

m) **DGME:** Dirección General de Migración y Extranjería.

n) **DGTA:** Dirección General de Transporte Acuático, es la Autoridad Marítima y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Portuaria Nacional.

o) **DTN:** Declaración de Transito Nacional.

p) **DUCA:** Declaración Única Centroamericana.

q) **EMPRESA PRIVADA DE ESTIBA:** Es toda persona natural o jurídica, que se encuentra legalmente constituida y debidamente registrada ante la Autoridad competente, especializada para ejercer la función de manipulación de la carga, tanto para cargarla como descargarla.

r) **EPN:** Empresa Portuaria Nacional, es la Autoridad Administradora del Sistema Portuario Nacional Estatal.

s) **ETA:** Estimated Time of Arrival, -por sus siglas en inglés-, es la Hora Estimada de Arribo de un buque a puerto.

t) **FAL 65 y sus enmiendas o FAL 65**: Convenio para Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de 1965.

u) **INSTALACIONES Y FACILIDADES PORTUARIAS:** Toda obra de infraestructura de la Administración Portuaria de Sandino destinada a brindar cualquier atención y facilidad a los buques y a la carga.

v) **IPSA:** Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria.

w) **MARENA**: Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales.

x) **MINSA**: Ministerio de Salud.

y) **OMI:** Organización Marítima Internacional.

z) **OPB:** Oficial de Protección del Buque.

aa) **OPIP**: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, es la persona designada por la APS para asumir la responsabilidad de la aplicación del Código PBIP.

bb) **PUERTO:** Es el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles; recintos portuarios y zonas de desarrollo, en su caso, así como accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, aptos y habilitados para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas. Incluidos las plataformas fijas o flotantes para carga o descarga, emplazadas en las aguas jurisdiccionales del

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Puerto.

cc) **P&I:** Protection and Indemnity insurance, -por sus siglas en inglés-, es el Seguro Protección e Indemnización.

dd) **RADA:** Espacio acuático localizado en aguas jurisdiccionales del puerto, utilizado para fondear buques.

ee) **RECINTO PORTUARIO:** Área delimitada por la APS.

ff) **RYT APS, REGLAMENTO Y TARIFAS:** El presente documento que establece las regulaciones y tarifas de los servicios que brinda la APS.

gg) **SERVICIO PORTUARIO:** Es el que se proporciona en el Recinto Portuario para la atención de buques, carga y pasajeros.

hh) **SIBOIF**: Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras.

ii) **TAB:** Toneladas de Arqueo Bruto.

CAPITULO II: DISPOSICIONES GENERALES

ARTO. # 1: DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE SANDINO

Las aguas jurisdiccionales de Puerto Sandino son las delimitadas como tales por la Comisión de Áreas Jurisdiccionales de los Puertos, mediante resolución emitida por la DGTA.

ARTO. # 2: ACEPTACIÓN DEL REGLAMENTO Y TARIFAS

Todo cliente, usuario o agente que solicite el uso de las instalaciones portuarias o la prestación de un servicio portuario, acepta someterse a las condiciones del presente Reglamento Operativo y Tarifas Portuarias de la Administración de Puerto Sandino.

Las solicitudes para hacer uso de las facilidades, instalaciones y los servicios que preste la APS, deben hacerse por escrito, exceptuándose los servicios menores.

La APS se reserva el derecho de aceptar o rechazar la solicitud sobre la base de su capacidad física instalada, manejo de la carga y solvencia económica del solicitante.

ARTO. # 3: DECISIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

La APS tiene la plena facultad de planificar las operaciones y el uso óptimo de las facilidades portuarias, en la atención a los buques y a la carga, a fin de obtener el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

mejor rendimiento del puerto.

ARTO. # 4: DEPÓSITO PREVIO

Toda solicitud de servicios portuarios (al buque y a la carga) y su depósito previo basado en proformas de servicios previamente elaborada por la APS, deberán efectuarse con 72 horas de anticipación al ETA del buque, en días hábiles de oficina y horarios de oficina.

Los saldos restantes que resultaren de la operación real de la aplicación del monto del depósito previo, sean a favor de la EPN-APS o del cliente, usuario o agente, deberán ser cancelados una vez conciliadas las cuentas entre ambos, misma que se deberá realizar semanalmente.

La APS solamente aceptará pagos en efectivo, cheques certificados o transferencias electrónicas bancarias.

De no cumplirse con lo antes estipulado, no se realizará reunión de planificación estipulada en el artículo 16 del presente Reglamento y Tarifas y, por lo tanto, no se atenderá el buque ni su carga, perdiendo además el derecho de orden de llegada.

ARTO. # 5: MONEDA DE PAGO

Las tarifas por servicios y derechos portuarios a los buques y la carga serán cobradas en dólares de los Estados Unidos de América, se exceptúan los buques de bandera nacional, los que podrán pagar en moneda nacional, al tipo de cambio oficial vigente a la fecha de la cancelación del servicio.

Los servicios prestados por la APS a las compañías navieras extranjeras deberán ser pagados en dólares de los Estados Unidos de América, se excluye de ésta obligación a las empresas navieras nacionales, contrataciones de flete en término FIO o usuarios nacionales, quienes podrán pagar el valor correspondiente en Córdobas, de acuerdo al tipo de cambio oficial vigente a la fecha de la cancelación del servicio.

ARTO. # 6: UNIDAD DE MEDIDA PARA EL COBRO

Para efectos de la aplicación de las tarifas, se establece Ja Tonelada Métrica (TM) o el Metro Cúbico (M^3), peso o volumen, a conveniencia de la APS y descrita en los conocimientos de embarque (B/L). Se establece como mínimo de cobro una (l) TM o un (l) M^3.

ARTO. # 7: EXENCIÓN DE PAGOS

De conformidad a lo establecido en el Artículo 126, del Decreto 32-2013, Reglamento a la Ley General de Puertos de Nicaragua, la APS deberá cobrar por los servicios que

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

presta de conformidad con su régimen tarifario, salvo en casos especiales que se trate de donaciones, ayudas o casos de desastre, lo que deberá ser expresamente autorizado por el Presidente de la República a través de acuerdo de la Junta Directiva de la EPN.

ARTO.# 8: SOBRE LOS IMPUESTOS

Las tarifas detalladas en el presente documento no incluyen el Impuesto al Valor Agregado, por lo que al momento de la emisión de proforma y/o factura, deberán ser calculados y aplicados a cada servicio que corresponda la aplicación del mismo según Ley de la materia.

Las exoneraciones de impuestos deben ser gestionadas con suficiente anticipación con la instancia correspondiente y deben ser presentadas a la APS en el momento que se solicite la proforma de los servicios a prestar.

ARTO. # 9: TARIFAS PREFERENCIALES

La APS, previa autorización de la Presidencia Ejecutiva de la EPN, podrá negociar tarifas preferenciales o promocionales, en función del valor y/o volumen de carga a manejar, debiéndose justificar la medida a través de un estudio costo - beneficio, en el cual se demuestre la rentabilidad o conveniencia de dicha medida para la APS/ EPN.

ARTO. # 10: RECLAMOS POR SERVICIOS MAL FACTURADOS

Los reclamos por servicios prestados y facturados por la APS, deberán ser presentados dentro del plazo de cuatro (4) días hábiles, contados desde el día en que sea recibida la factura por el cliente.

Dicho reclamo deberá ser presentado por quién se encuentre legitimado, por escrito, fundamentado de forma clara y se deberá acompañar los elementos de prueba que lo sustenten.

Deberá ser dirigido al Gerente de la APS, quien resolverá en el plazo de cinco (05) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la presentación del reclamo.

Para la presentación de reclamos por facturación, será requisito la cancelación previa del monto de la factura o en su defecto el depósito en garantía del monto de la misma. En los casos en que se haya cancelado el monto de la factura y del reclamo se resuelva facturar un monto menor al cancelado, se procederá a la devolución de la diferencia entre el monto real a pagar y el monto pagado. En los casos de depósito en garantía, el monto real a pagar será cancelado mediante aplicación del depósito y devolución de la diferencia en su caso.

En caso de desacuerdo por lo resuelto, se podrá hacer uso de los medios de

impugnación establecidos en este reglamento. El agotamiento del procedimiento de reclamo indicado en este artículo es condición para hacer uso de los medios de impugnación indicados.

ARTO. # 11: EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS

En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños y perjuicios a terceros, ocurridos dentro del Recinto Portuario, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, tal y como lo mandata la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes determine que hubo caso fortuito o fuerza mayor, la APS no será responsable por pérdidas, daños, siniestros ni por cualquier otro evento gravoso, de cualquier fuerza o grado de afectación ocasionados a buques, equipos, unidades de transporte, mercancía, básculas privadas, personas particulares y/o cualquier otro bien o personas.

ARTO. # 12: LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LOS BUQUES Y/O EN EL MANEJO DE LA CARGA

En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños al buque y/o a la carga, ocurridos dentro del Recinto Portuario, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, tal y como Jo mandata la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes determine que la APS es responsable por los daños causados al buque y/o a la carga, se limitará la responsabilidad según lo mandatado en el artículo 99 y artículo 96, respectivamente, de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

ARTO. # 13: DAÑOS A LAS INSTALACIONES Y/O A EQUIPOS PORTUARIOS

En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños a las instalaciones y/o a los equipos portuarios, ocurridos dentro del Recinto Portuario, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, tal y como lo mandata la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes haya dictaminado responsabilidad del buque, la APS podrá solicitar a la DGTA que coordine a la Capitanía de Puerto la no autorización del zarpe del buque respectivo, cuando no existiese o no se prestase caución suficiente para el pago de los daños ocasionados. Podrá autorizarse el zarpe

cuando intervenga el P&I del buque.

En caso que el buque no cuente con un P&I con representación permanente en el país y debidamente registrado en la DGTA, estará obligado a presentar a la EPN a través de su agente naviero, una Garantía Bancaria o un Certificado de Seguro vigente y suficiente para cubrir la totalidad de los daños ocasionados.

ARTO. # 14: HORARIO DE ATENCIÓN A LOS USUARIOS

La APS para atender a sus usuarios, establece el siguiente horario:

a) Oficinas Administrativas:
- De lunes a viernes
De las 08:00 hrs. a las I2:00 hrs;
De las I3:00 hrs. a las I 7:00 hrs.

b) Departamento de Operaciones:
- De lunes a domingo
Servicio las 24 horas en atención a buque internacional.

Cuando el cliente o usuario demande servicios fuera del horario ordinario, días domingo y días feriados, deberá solicitarlo por escrito a la Oficina de Operaciones de APS, con suficiente antelación, comprometiéndose a la cancelación de los gastos extraordinarios que estos servicios impliquen.

ARTO. # 15: PERMANENCIA PORTUARIO INGRESO, Y SALIDA CIRCULACIÓN, AL RECINTO PORTUARIO

La APS a través del OPIP y en coordinación con el Jefe de Operaciones, permitirá y controlará a través del sistema de pases establecidos, el ingreso, circulación, permanencia y salida a las personas y medios de transporte que estén relacionados directamente con la actividad portuaria.

Los clientes y/o usuarios que soliciten autorización para ingresar, circular, permanecer o salir del Recinto Portuario, deberán presentar documento de identificación (cédula, licencia de conducir o pasaporte si es extranjero), recibiendo a cambio un pase que restringe la movilización al área establecida por el mismo, debiendo sujetarse a los reglamentos y normativas de circulación, estacionamiento, límites de velocidad, responsabilidad por daños ocasionados a las instalaciones, facilidades portuarias y equipos.

CAPITULO III: DISPOSICIONES REFERENTE A LOS BUOUES

ARTO. # 16: ITINERARIO, AVISO, CONFIRMACIÓN DE LLEGADA Y PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES AL BUQUE Y LA CARGA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Con el fin de planificar los puestos de atraque flotante del puerto, los Agentes Navieros deberán entregar durante los últimos cinco días de cada mes, una lista de todos los buques que se tienen previsto arribar a Puerto Sandino durante el siguiente mes.

Además, deberán mantener actualizada dicha información atendiendo los cambios de itinerarios, debiendo enviar por escrito a la APS la estimación del arribo con un mínimo de 72 horas de anticipación, y su confirmación 24 horas antes de su llegada. Esto no exime al Agente Naviero de enviar la información correspondiente a través de la plataforma respectiva y al momento adecuado, en cumplimiento al Convenio FAL 65.

Una vez confirmados los pagos correspondientes, la entrega previa y revisión de documentos (FAL 65, correo electrónico y físico), se convocará a una reunión de planificación previo al arribo del buque, donde se anotará y firmará un Acta Operativa para la Atención al Buque y a la Carga, estando presentes todos los representantes de las partes involucradas en esta actividad.

En el Acta Operativa, después que se informe y discutan todos los requerimientos de las actividades, información técnica del buque y las condiciones imperantes en la zona, se escriben los acuerdos y consensos para la operación de atención del buque y la carga, y las condiciones de recursos humanos y equipamientos que se encargarán de implementar lo planificado. En la medida de lo posible, se deben establecer los tiempos y rendimientos esperados, condiciones para tránsito, atraque, estadía, desatraque y fondeo.

ARTO. # 17: DOCUMENTOS REQUERIDOS CON ANTICIPACIÓN AL ARRIBO DEL BUQUE

A.- BUQUES CON CARGA DE IMPORTACIÓN:

Para el caso de buques con carga de importación, es obligatorio que todo Agente Naviero entregue a la APS, con 72 horas de anticipación al arribo del buque, los documentos enlistados en el cuadro final de este artículo.

Después de la Visita Oficial al Buque, el Agente Naviero deberá entregar al Jefe de Operaciones de la APS una (01) copia del Memorándum de Viaje. El agente naviero entregará cargo plano del buque que será atendido, reflejando la secuencia de trabajo.

Toda esta documentación deberá ser presentada escrita en idioma español. La Lista de Chequeo deberá ser clara en su escritura, en orden alfabético y con espacio suficiente para facilitar las anotaciones sobre el estado de la carga. La anterior documentación requerida por la APS deberá ser entregada completa.

B.- BUQUES CON CARGA DE EXPORTACIÓN:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Para los buques con carga de exportación, es obligatorio que todo Agente Naviero entregue con 48 horas de anticipación al arribo del buque, los documentos enlistados en el cuadro final de este artículo.

En el caso del Cargo Plano, éste deberá contener las informaciones necesarias tales como: Escotillas que serán trabajadas y el orden de estiba por destino en cada escotilla.

La Lista de Carga, deberá contener la cantidad, clase, marcas, peso, embarcador y destinos de la carga de exportación. La APS sólo aceptará correcciones a la Lista de Carga una vez por día.

Una vez finalizadas las operaciones del buque, la Agencia Naviera deberá presentar dos juegos completos de Conocimientos de Embarque de toda la carga de exportación que haya tomado y una copia del sumario de la misma.

Todos los documentos entregados a la APS deberán ser presentados en idioma español, y deberán ser copia fiel de los documentos suministrados a la DGA.

ARTO. # 18: DOCUMENTOS REQUERIDOS EN LA VISITA OFICIAL DEL BUQUE

Es obligación del capitán y oficiales del buque, entregar en orden a la hora de la Visita Oficial al Buque, los siguientes documentos requeridos por la APS:

(1) Memorándum de Viaje.

(3) Libretas de Chequeo (Tally Book).

(2) Juegos completos de Manifiesto de Carga.

Toda esta documentación deberá ser presentada en físico, en correcto idioma español, la Libreta de Chequeo deberá ser clara en su escritura, en orden alfabético y con espacio suficiente para facilitar las anotaciones sobre el estado de carga. La anterior documentación requerida por la APS deberá ser entregada completa a la hora de la Visita Oficial al Buque, y será copia fiel de los mismos documentos suministrados a la DGA.

ARTO. # 19: ORDEN DE ATENCIÓN A LOS BUQUES

La APS decidirá el orden en que serán atendidos los buques, de acuerdo a las siguientes prioridades:

A. Orden de llegada a la Estación Piloto.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

B. Disponibilidad del buque y la carga para su debida atención, cumpliendo con el pago de servicios de atención a los mismos, sean término FIO y/o LINEA.

C. Entrega anticipada de documentos (de conformidad con artículos 17 y 18), estado técnico de los medios de izaje del buque, distribución de la carga en el buque, tipo de carga, cantidad y embalaje de la carga.

D. Capacidad de manipulación de la carga, logística del transporte y equipos disponibles.

E. La cantidad de carga de exportación lista en las áreas de almacenamiento, de acuerdo a la capacidad de la APS.

El orden de prelación arriba descrito podrá ser modificado a criterio de la APS, en casos de emergencia nacional y razones objetivas de interés nacional, compromisos de la APS para atender a buques militares y buques con propósitos de carácter humanitario.

La conjugación de todos estos elementos de juicio está en dependencia del funcionamiento eficiente del puerto y de los intereses nacionales.

ARTO. # 20: DETERMINACIÓN DEL LUGAR DE FONDEO Y SEÑALES DE ATRAQUE

La APS señalará al capitán del buque el lugar de fondeo en la Estación Piloto, y una vez que se encuentre fondeado, está obligado a encender sus luces de navegación, desde la puesta hasta la salida del sol.

Ningún buque deberá aproximarse al Puesto de Atraque Flotante mientras no esté a bordo el Práctico Oficial del Puerto. De igual forma, todo buque mientras permanezca atracado deberá tener izadas las banderas de atraque durante el día o las luces rojas intermitentes durante la noche.

Es obligatorio que todo buque al aproximarse al Puesto de Atraque Flotante dé un pitazo largo como señal que procede a amarrarse.

ARTO. # 21: OBLIGACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE DESATRACAR Y/O LEVAR ANCLAS

El capitán y oficiales de cada buque amarrado y/o fondeado deben garantizar que las máquinas del buque permanezcan dispuestas para arrancar y la tripulación lista para hacerse a la mar en todo el tiempo que el buque esté amarrado y/o fondeado, para garantizar cualquier maniobra, desamarre y/o de levar anclas que a juicio de la APS sea necesario efectuar, esta disposición será comunicada por escrito al agente

naviero.

Finalizadas las operaciones de cargue y/o descargue, y una vez recibido el zarpe oficial, el buque tiene la obligación de desamarrar y/o levar anclas. Cuando las operaciones finalicen después de las 18:00 horas, la maniobra de desatraque y/o de levar anclas del buque quedará a opción de la APS, de conformidad a la necesidad operativa u otra exigencia de consideración.

ARTO. # 22: SOLICITUD DE SERVICIO AL BUQUE

Para que el buque inicie a ser atendido en el lugar de fondeo y pueda hacer uso de las facilidades y/o instalaciones portuarias, el Agente Naviero solicitará por escrito y pagará en horas laborales a la APS los servicios portuarios que hará uso, basado en proforma de servicio con 72 horas de anticipación a su prestación. Dichos servicios deberán ser solicitados antes de las 16:00 horas del día laboral hábil previo a su prestación. La última hora de entrada del buque a las boyas de amarre es a las 16:00 horas.

En caso de atención a buques pertenecientes a las fuerzas armadas de otros países en visita de cortesía, visita oficial o con carácter de misión de ayuda humanitaria, deberán contar con los permisos correspondientes.

ARTO. # 23: SERVICIO DE PRACTICAJE

Se cobra tarifa por el servicio de asesoría en la dirección náutica de un buque, que presta el Práctico Oficial al Capitán del mismo, para el arribo, despacho de puerto, atraque, desatraque y maniobras de cualquier tipo incluyendo las de fondeo.

Para brindar el servicio de practicaje, aplicarán las siguientes disposiciones:

A) La presencia de un Práctico Oficial en funciones a bordo de un buque, no releva al Capitán de sus responsabilidades como Director Técnico de las operaciones náuticas. Las funciones del Práctico Oficial se limitan a su capacidad como asesor del Capitán en todo lo conducente para la realización de Servicio de Practicaje.

B) Es obligación para todo buque, el asesoramiento de un Práctico Oficial delegado por la APS, para todo tipo de maniobra.

Se exceptúan de esta disposición:

1- Buques Nacionales menores de 200 TAB.

2- Buques Nacionales de pesca.

3- Buques pertenecientes a las Fuerzas Armadas de la República.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

4- Buques de guerra de países amigos en visita de cortesía.

C) En caso de que cualquiera de los buques arriba mencionados solicite los servicios de asesoramiento de un Practico Oficial, este será cobrado de conformidad a las tarifas vigentes.

D) La APS es la única autoridad competente y facultada para designar al Práctico Oficial que atenderá todos los buques que recalen en Puerto Sandino, según lo dispuesto en acápite B) del presente artículo.

E) El Práctico Oficial saldrá con la anticipación suficiente que le permita llegar a la Estación Piloto o lugar oficialmente fijado por la APS para abordar el buque, a la hora de arribo indicada por el Agente Naviero. Capitanía de Puertos es la encargada de autorizar la navegación en condiciones de seguridad hacia la Estación Piloto. El Práctico Oficial abordará el buque únicamente una vez que la autoridad competente haya emitido la libre plática.

F) Cualquier maniobra adicional (en caso de movimiento del buque de boyas de amarre a Estación Piloto y después tenga que regresar de nuevo a boyas de amarre), siempre y cuando sea solicitado por el Agente Naviero, será objeto de cobro adicional, igual a la tarifa establecida en el presente pliego tarifario.

G) Si transcurriere una (1) hora de espera en Estación Piloto o lugar oficialmente fijado por la APS y el buque no fuera avistado, el Práctico Oficial regresará a su unidad y la Agencia Naviera estará en la obligación de pagar lo que establece la tarifa por el servicio de practicaje, como si este se hubiese brindado.

H) En el caso que el Práctico Oficial se encuentre en la Estación Piloto y la Agencia Naviera cancele el arribo del buque, se cobrará el servicio de practicaje como si se hubiese brindado más el total de horas de espera incurridas hasta el retorno del Práctico a muelle.

I) El servicio de practicaje inicia una vez que el Práctico Oficial aborda el buque en la Estación Piloto o lugar oficialmente fijado por la APS. Si a partir de ese momento transcurre una (1) hora y no se ha podido comenzar el servicio por causas ajenas al Práctico, se considerará que el buque ha incurrido en falso aviso y perderá su turno de atraque, el Práctico se retirará de abordo y el agente naviero está obligado a pagar el servicio tal como si el mismo se hubiese efectuado.

ARTO. # 24: PERMANENCIA DEL PRÁCTICO A BORDO DEL BUQUE

Se cobra tarifa por servicio de Permanencia del Práctico Oficial a bordo del buque, única y exclusivamente cuando sea solicitado por el Agente Naviero. El servicio iniciará una vez que el buque este amarrado a las boyas de amarre del atracadero

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

flotante, permaneciendo el Práctico a bordo del buque hasta que se suelta la primera espía de amarre, momento en que finaliza este servicio.

ARTO. # 25: SERVICIO DE LANCHA PARA TRASLADO DE AUTORIDADES EN VISITA OFICIAL AL BUQUE Y ZARPE

Se cobra tarifa por el servicio de lancha para el traslado de autoridades en Visita Oficial y zarpe al buque. Este servicio inicia desde la salida del medio en muelle y finaliza hasta su retorno a muelle. El tiempo máximo de cada servicio es de 3 horas, y cuando se excedan las 3 horas estipuladas, se cobra tarifa de recargo por cada hora o fracción adicional incurrida en el servicio de lancha.

ARTO. # 26: RITMO DE TRABAJO DE LOS BUQUES

Todo buque está obligado a trabajar durante todo el tiempo, en forma continua y a su máxima capacidad, en beneficio del mejor rendimiento del puerto.

Cuando haya otro buque a la espera de ser atendido y el buque que se encuentre en operaciones de carga o descarga incumpla lo estipulado en el párrafo anterior, la APS podrá retirar el buque del puesto de atraque flotante, trasladándolo a la rada y comunicándolo por escrito al agente naviero, quien asumirá los costos que se incurran por esta operación.

ARTO. # 27: BUQUES CON MERCANCÍA PELIGROSA Y/O MAL EQUIPADAS

Son consideradas como mercancías peligrosas aquellas clasificadas como tal por el Código IMDG de la OMI.

Todo buque que desee hacer uso de las facilidades del Puerto con mercancías peligrosas y carezcan de elementos necesarios para manejarla con seguridad o cuyo equipo este en malas condiciones y constituya un peligro para la seguridad de los demás buques, instalaciones, facilidades portuarias, medio ambiente y/o personal involucrado en la actividad del puerto, la APS tiene la facultad de no permitir la entrada del buque o exigir que éste abandone la jurisdicción del Puerto.

Todo Agente Naviero o el representante de un buque que transporte en tránsito o con destino al país cualquier tipo de mercancía considerada como peligrosa, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

A) Presentar con 72 horas antes del arribo del buque el formulario de Declaración de Mercancías Peligrosas de la OMI y/o carta especial conteniendo información necesaria sobre el carácter peligroso de la mercancía, número de las Naciones Unidas, clase, número de bultos, lugar de estiba y destino, y si es necesario, detalles sobre las precauciones que deban adoptarse.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

B) La mercancía descrita debe aparecer consignada en el Manifiesto de Carga, en idioma español, debiendo el agente naviero garantizar esto.

ARTO. # 28: CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES CON MERCANCÍA PELIGROSA

Todo buque que se encuentre en puerto esperando turno o efectuando operaciones de embarque o desembarque de mercancía peligrosa o que transporte ésta con destino a otros puertos, debe instalar las señales que fijen los reglamentos internacionales o el puerto para éstos casos, tanto de día como de noche.

Se proveerán y cobrarán los servicios portuarios adicionales que la APS considere necesarios suministrar por cuestiones de seguridad en la atención de este tipo de mercancía y el buque que la transporta.

ARTO. # 29: COBROS POR SERVICIOS A LOS BUQUES

Por todo servicio brindado al buque, el Agente Naviero está en la obligación de efectuar el pago correspondiente de dicho servicio. Así mismo, a solicitud de los usuarios, la APS podrá prestar servicios complementarios a los buques y a la carga, los que serán cobrados de acuerdo a tarifas establecidas.

Cuando a solicitud de la APS se necesite realizar una maniobra adicional a un buque para efectos de resguardar la seguridad del mismo o por cualquier otra circunstancia, la APS asumirá el costo de dicha maniobra. Si la maniobra es a solicitud del Agente Naviero, el costo será asumido por el solicitante.

ARTO. # 30: DERECHO POR ESTADÍA EN FONDEADERO O SUJETADO A BOYAS DE AMARRE

Todo buque sujetado a las boyas de amarre, o bien, operado fondeado sin estar sujeto a las boyas de amarre, pagará derecho por estadía de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

A solicitud del cliente, en caso de que un barco se trabaje fondeado, el cobro por derecho por estadía del buque comenzará a partir de la hora en que el buque tire ancla para iniciar las operaciones de descargue/cargue del buque.

ARTO. # 31: SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

Se cobra tarifa por servicio de amarre y desamarre a las boyas de amarre ubicadas en el atracadero flotante, por una sola vez (ciclo completo). Cualquier movimiento adicional se cobrará independiente.

ARTO. # 32: SERVICIO DE REMOLCADOR A BUQUES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Se cobra tarifa por servicio de remolcador para maniobras de amarre y desamarre (un solo cobro por ciclo completo) a boyas en atracadero flotante en atención a los buques. Cualquier movimiento adicional se cobrará por separado.

ARTO. # 33: DERECHO DE PUERTO PARA BARCOS DE PESCA INDUSTRIAL (BANDERA NACIONAL Y EXTRANJERA)

a) Se cobrará derecho de puerto en muelle como tarifa única, en la que se incluyen las operaciones de atraque, desatraque, muellaje y estadía, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

b) En caso que la fracción sea menor o igual a 12 horas, se cobrará el 50% de la tarifa establecida.

Debe entenderse para cualquiera de los casos (a) o (b), que el tiempo será acumulativo hasta completar el número de horas y hasta que salga el barco del puerto.

El tiempo acumulativo es extensivo para otros barcos del mismo dueño y dedicado a la actividad de pesca.

Cualquier otro servicio que soliciten los barcos de pesca industrial, será cobrado de acuerdo al presente Reglamento y Tarifas vigente.

ARTO. # 34: PROTECCIÓN PORTUARIA AL BUQUE

Se cobra tarifa por buque, para financiar el programa de seguridad y protección portuaria establecido en la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

CAPITULO IV: DISPOSICIONES REFERENTE A LA CARGA

ARTO. # 35: RECEPCIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN

Toda carga de importación, será recibida al costado del buque por medio de mangueras flexibles o barcazas, la carga recibida en barcazas estará sujeta a chequeo.
La carga que por su gran volumen o característica no pueda ser almacenada en el Recinto Portuario, deberá ser retirada de manera directa por los clientes o consignatarios de la carga en el muelle.

Se cobrarán los servicios aplicables a la manipulación de la carga que sea almacenada en el Recinto Portuario.

ARTO. # 36: DERECHO DE PUERTO A LA CARGA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Se cobrará tarifa por el uso de equipos flotantes (remolcadores y barcazas) y equipos de manipulación, que sean utilizados durante el manejo de la carga de importación, exportación y/o tránsito. Se clasifica el descargue y cargue en entrega directa e indirecta desde las bodegas del buque a la plataforma del medio de transporte en el muelle o viceversa, y desde las bodegas del buque a patios y/o bodegas o viceversa respectivamente.

Cuando la carga se maneje en Entrega Indirecta, se cobrará la tarifa por entrega directa, además de la transferencia terrestre (muelle a patios y/o bodegas o viceversa), más los servicios adicionales que se presten de acuerdo al presente pliego tarifario.

ARTO. # 37: MANEJO DE CARGA A GRANE

Toda carga a granel, líquida o sólida, que necesite ser cargada y/o descargada, debe ser manejada con el equipo del buque (en el atracadero flotante). La APS dispondrá de equipos portuarios en tierra, para las operaciones de cargue/descargue de mercancías sobre barcazas atracadas al muelle marginal.

ARTO. # 38: HORARIO DE RECEPCIÓN Y ENTREGA DE CARGA

La APS atenderá a los usuarios que manejen carga de importación o exportación en los horarios siguientes:

- Servicio ordinario:

De lunes a viernes:

-De las 08:00hrs. a las 12:00hrs.

- De las 13:00hrs. a las 17:00hrs.

- Servicio extraordinario:

Cuando el cliente o usuario demande servicios en horario extraordinario y días feriados, deberá solicitarlo por escrito al Jefe de Operaciones de la APS, antes de las 16:00 horas del día hábil previo a la prestación del servicio, pagando por los servicios prestados de acuerdo a las tarifas autorizadas.

La entrega y recepción directa en la plataforma del muelle de APS, se sujetará al horario de operaciones.

Dentro de los horarios establecidos, la APS entregará y recibirá carga simultáneamente a dos (2) vehículos de cada usuario, en cada bodega.

ARTO. # 39: DERECHO DE MUELLAJE

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Es el derecho que pagará toda mercancía, sólida o líquida, de importación o exportación, que haga uso de las aguas jurisdiccionales y/o instalaciones portuarias.

ARTO. # 40: REQUISITOS PARA RETIRAR CARGA

Los requisitos que deben cumplir los usuarios para retirar carga del recinto portuario son:

A.) Solvencia económica y depósito previo por todos los servicios y derechos del puerto.

B.) Capacidad de manipulación y transporte de la carga al momento de su retiro.

C.) Autorización de la DGA.

ARTO. # 41: ALMACENAJE LIBRE O PERIODO DE GRACIA

Es el periodo de tiempo que goza la carga para permanecer en bodegas o patios de la APS sin cobro en concepto de almacenaje, el que se desglosa así:

- Carga de importación/exportación en bodega: quince (15) días calendario.

Este periodo comenzará a computarse a partir de su almacenamiento.

- Carga de importación/exportación en patio: treinta (30) días calendario.

Este periodo comenzará a computarse a partir de su almacenamiento.

Toda carga después de haber cumplido el periodo de gracia por almacenaje, pagará en concepto de almacenaje lo establecido en el presente pliego tarifario.

ARTO. # 42: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA DE EXPORTACIÓN

Los requisitos para que la APS pueda recibir carga de exportación de parte de los embarcadores son los siguientes:

A.) Lista de carga que contenga descrita la carga a embarcarse.

B.) Copia de Conocimiento de Embarque (B/L).

C.) Depósito previo de todos los servicios y derechos portuarios correspondientes.

D.) Boleta de embarque donde se expresen el nombre del buque que llevará la carga, marcas, cantidad, peso, clase, producto y destino de cada lote de carga.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Únicamente se recibirá carga fuera del horario ordinario establecido previo acuerdo con la APS y habiendo realizado los pagos por los servicios que correspondan.

ARTO. # 43: PERÍODO DE RECEPCIÓN DE CARGA DE EXPORTACIÓN

La APS recibirá carga de exportación antes de la fecha de arribo del buque de acuerdo al tonelaje y características de la carga.
Se deberá garantizar el 70% de la carga lista en el Recinto Portuario, antes de la llegada del barco, para su embarque correspondiente.

ARTO. # 44: LIMITACIÓN DE RECIBO DE CARGA EXPORTACIÓN

La APS solamente recibirá simultáneamente de cada embarcador, para cada buque, dos lotes diferentes.

No se recibirán nuevos lotes mientras no hayan sido completados los lotes consignados.

Una vez amarrado el buque, solamente se recibirá a cada embarcador aquellas cargas que completen los lotes comenzados que se encuentren con anterioridad en el Recinto Portuario.

Sin embargo, se permitirá la entrada de lotes ya enlistados, estando amarrado el buque, para no demorar las operaciones de carga, ya sea por causa del orden de estiba en las bodegas del buque o por otra circunstancia especial. Antes de aceptarse lotes en las condiciones expresadas, será necesario haber cerrado cualquier lote incompleto.

ARTO. # 45: CARGA DE EXPORTACIÓN NO PALETIZADA

Las cargas no paletizadas deben ser puestas por los embarcadores en el muelle marginal, al costado de las barcazas, por sus propios medios y por su cuenta.

ARTO. # 46: REGULACIONES A UNIDADES DE TRANSPORTE DE CARGA DE EXPORTACIÓN

Las unidades de transporte con carga de exportación tendrán preferencia para entrar al Recinto Portuario, sobre todo cuando el buque esté atracado, debiendo entregar la carga en el lugar señalado, apegándose a las disposiciones y reglamentaciones para transitar en el Recinto Portuario. Solamente se permitirán dentro de cada zona de recibo de carga dos vehículos, los cuales serán descargados de forma sucesiva.

ARTO. # 47: RETIRO DE CARGA EXPORTACIÓN NO EMBARCADA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

Toda carga de exportación, que se solicite su retiro del Recinto Portuario por no haberse embarcado en el buque planificado, perderá el privilegio concedido como periodo de gracia, debiendo pagar en concepto de almacenaje, desde la fecha en que fue recibida en la APS hasta la fecha de su retiro, más todos los servicios que reciba hasta su despacho.

La cancelación del almacenaje y los servicios recibidos es requisito fundamental para poder retirar esta carga.

ARTO. # 48: SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Se consideran servicios complementarios todas las actividades que, aun cuando no están relacionadas directamente con la operatividad de descargue y cargue, contribuyen a satisfacer la demanda de servicios de los clientes cuando lo necesitan, siendo parte del giro de negocio del puerto. La APS podrá prestar servicios complementarios para facilidad de los clientes, tanto a la carga como al buque, los cuales se detallan en el presente pliego tarifario.

En el caso del servicio por alquiler de montacargas, se establece que durante la operación en atención a buques, el tiempo se computará de manera acumulativa, en cambio, cuando el servicio se realice en operación de despacho, el tiempo se cobrará como hora o fracción.

En el caso de servicio de báscula en atención a buques, la carga será pesada una sola vez; si el cliente desea volver a pesar su carga, esta será cobrada como servicio de báscula para clientes A.

ARTO. # 49: COCATRAM

Se cobra a las Agencias Navieras, representantes de las líneas de buques, por tonelada de carga de importación y exportación, cargada y/o descargada de los buques, por derecho de la COCATRAM. Se exceptúan las siguientes cargas: petróleo y banano. Este valor es retenido por la APS y enterado mensualmente al organismo señalado.

CAPITULO V: DE LA EMPRESA ADMINISTRADORA/OPERADORA DE LA TERMINAL LÍQUIDA

ARTO. # 50: DE LA EMPRESA ADMINISTRADORA/ OPERADORA DE LA TERMINAL LÍQUIDA

Sin perjuicio de las Leyes, Reglamentos, normas, Acuerdos Ministeriales dictados por la DGTA-MTI y convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nicaragüense vigente, se aplicarán las siguientes normas:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

1. La Empresa Administradora/Operadora de la Terminal Líquida, cuando manipule cargas peligrosas (petróleo crudo y sus derivados) dentro de las aguas jurisdiccionales de Puerto Sandino, es responsable del descargue/cargue de dicho producto y está obligada a tomar previamente todas las medidas pertinentes para reducir los riesgos de contaminación del medio marino y áreas adyacentes.

2. Es obligatorio disponer de barreras de protección (booms), listos para usarse en caso de derrame de hidrocarburos.

3. La Empresa Administradora/Operadora de la Terminal Líquida que maneje las cargas antes mencionadas, deberá contar con un Plan de Contingencia aprobado por la DGTA, para enfrentar cualquier eventualidad o siniestro.

4. Todo buque tanque que haga uso de las terminales líquidas deberá contar con un P&I con representación permanente en Nicaragua y debidamente registrado en la DGTA, que cubra daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos que pudiera causar el buque, con arreglo a las disposiciones establecidas en los convenios internacionales aplicables y normas nacionales vigentes.

5. Todo Administrador/Operador de la Terminal Líquida deberá realizar de forma periódica, dos veces al año, y en coordinación con la APS y DGTA, ejercicios y simulacros aplicando las técnicas y equipos de control y recolección, de acuerdo al tipo de producto que maneje.

6. El Administrador/Operador de la Terminal Líquida deberá contar con los medios técnicos mínimos adecuados y accesibles para el control y recolección del tipo de producto que manipule, además de contar con el personal capacitado técnicamente para actuar con prontitud y eficacia a fin de controlar y reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de un incidente de contaminación, notificando obligatoriamente y de manera inmediata a la APS y DGTA del incidente.

7. Si la magnitud de la eventualidad es superior a la capacidad material y humana del operador, éste deberá solicitar recursos adicionales a la APS/EPN y DGTA, conforme lo estipulado en el Acuerdo Ministerial DGTA-055-2009 o a otras instituciones y empresas afines, con el objeto de que puedan brindar asistencia técnica y el equipo necesario.

8. En caso que el operador de una terminal líquida sea el responsable de un derrame de hidrocarburo, los costos totales que impliquen las labores de limpieza, medidas de mitigación y daños conexos deberán ser asumidos de conformidad con lo que establezca el MARENA.

CAPITULO VI: DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APS

ARTO. # 51: DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

La APS debe contar con un Plan de Protección de Instalaciones Portuarias, con el objetivo de implementar las medidas para la protección de los buques e instalaciones portuarias establecidas en el Código PBIP y Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, y su Reglamento.

ARTO. # 52: DEL SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMO PORTUARIA

De conformidad con lo mandatado Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, y su Reglamento, la APS debe contar con un Subcomité de Seguridad y Protección Marítimo Portuario, el cual está integrado por el Delegado de la DGTA, el Delegado de la DGA, la Capitanía de Puerto y el OPIP de la APS, el cual puede ampliarse con la participación de la Dirección General de Migración y Extranjería, Policía Nacional, MINSA, Dirección General de Bomberos y Defensa Civil.

ARTO. # 53: DE LAS MEDIDAS PARA LA SEGURIDAD PORTUARIA

El Gerente de la APS, en coordinación con la DSPP y el OPIP, regulará las medidas de Seguridad y Protección de Puerto Sandino, con el apoyo del Subcomité de Protección Portuaria.

La APS realizará reuniones con el Subcomité de Protección Portuaria, con la finalidad de adoptar medidas para cumplir con lo siguiente:

- Garantizar el desarrollo normal de las actividades propias de Puerto Sandino.

- Evitar actos terroristas, introducción y trasiego de armas, drogas, contrabando y tráfico ilícito de polizones.

- Adaptar medidas que fortalezcan el sistema de vigilancia para prevenir y controlar el ingreso de personas al recinto portuario, que pretendan cometer actos delictivos o terrorismo.

- Tomar medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que exista una falla y las consecuencias de los posibles riesgos.

- Garantizar la ejecución del plan de protección de la instalación portuaria.

- Exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto física como operativa, que se hayan tomado según el nivel de protección.

- Realizar evaluaciones periódicas ante posibles vulnerabilidades y amenazas en la Instalación Portuaria y realizar las correcciones respectivas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

CAPITULO VII: DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA

ARTO. # 54: PERMISO DE OPERAR DENTRO DEL PUERTO

La APS podrá conceder autorización de operación dentro del Recinto Portuario, mediante contrato a Empresas Privadas de Estiba que se encuentre legalmente constituida y debidamente autorizada para operar como tal por la autoridad competente, y que haya cumplido con todas las normas jurídicas que demande el funcionamiento de este tipo de Empresas.

ARTO. # 55: FORMA DE OPERAR

Las Empresas Privadas de Estiba se entenderán directamente con los clientes, consignatarios o la persona que éste delegue, a fin de negociar la tarifa a cobrar por las operaciones del manejo de la carga, y respetando las tarifas máximas establecidas por la autoridad competente.

Los usuarios o consignatarios de la mercancía podrán contratar a través de la empresa de estiba al personal para el manejo de la misma.

ARTO. # 56: DE LA RESPONSABILIDAD

En caso de que el buque, los equipos y aparejos portuarios o la carga sufrieran daños o pérdidas durante la estiba o desestiba, cargue o descargue, traslado de muelle a bodegas o patios y viceversa, recepción y despacho, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, debiéndose actuar de conformidad al fallo de dicha Comisión. Si la empresa de estiba resultase ser la causante de las pérdidas o daños, deberá asumir el pago de dichas pérdidas o daños.

Las Empresas Privadas de Estiba deberán contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a la carga y extra-contractual por daños a terceros, por un monto igual o mayor al monto mínimo establecido en el Artículo 8 del Acuerdo Ministerial Nº 66-2007.
Las pólizas de seguros de responsabilidad civil deberán ser emitidas por una compañía de seguros autorizada y reconocida por la SIBOIF, las que deberán ser renovadas anualmente, de tal manera que al momento de realizar operaciones en el puerto la póliza este vigente y sin saldos de prima vencidos.

ARTO. # 57: ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

La APS tiene dentro de sus funciones de manera exclusiva, la dirección y control de las operaciones y de la atención a los buques que hacen uso de sus facilidades portuarias.

Las Agencias Navieras, los Embarcadores y los Consignatarios de carga, contratarán

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

el número de cuadrillas necesarias a las Empresas Privadas de Estiba, de conformidad con lo acordado en la planificación de las operaciones de cargue y/o descargue, tomando en consideración los planos de estiba/cargo plano y otra información necesaria, a fin de garantizar el uso eficiente de los equipos y de la infraestructura portuaria.

En la conformación de las cuadrillas se deberá considerar lo siguiente:

a) Tipos de carga a manipular.

b) No podrán trabajar menores de 16 años.

c) No podrán laborar personas en estado de ebriedad o cualquier estado análogo.

d) No podrán laborar trabajadores que se hayan encontrado hurtando o saqueando mercancía y que cuyos casos hayan sido debidamente comprobados.

e) Los capataces deberán tener los conocimientos básicos sobres sus deberes y obligaciones que el puesto requiere y el personal esté debidamente entrenado.

Es obligación de las empresas de estiba el aseguramiento y protección de la carga durante el descargue y/o cargue en el buque, barcazas (estiba, encarpar y desencarpar, cerrar cubierta de barcaza), en muelle, bodegas y camiones.

Cualquier reclamo o inconformidad por la calidad de los servicios prestados por las empresas privadas de estiba, deberá hacerse directamente a ésta, informando de lo sucedido a la APS y DGTA, a fin de tomar las medidas correspondientes.

Todas las empresas privadas de estiba quedan sujetas a cumplir las normativas y reglamentos establecidos para mantener la seguridad de las instalaciones portuarias.

ARTO. # 58: DE LA COORDINACIÓN CON EL PUERTO

Habrá una coordinación permanente entre el Jefe del Departamento de Operaciones de la APS, el Agente Naviero y el Jefe de Operaciones de la empresa privada de estiba, con el fin de obtener el mayor rendimiento portuario posible.

Las empresas privadas de estiba nombrarán a una persona para que reciba al inicio de la operación el equipo de aparejos, y lo entregue al finalizar la misma, firmando el respectivo documento a la recepción y entrega de éstos. Los daños ocasionados a dicho equipo, serán asumidos por la empresa privada de estiba que lo cause.

ARTO. # 59: DE LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

Las empresas privadas de estiba deberán proporcionar al OPIP de la APS, con 24

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

horas de antelación al inicio de las operaciones, los documentos siguientes:

a) Lista del personal enrolado en cada una de las cuadrillas con su respectivo cargo, número de cédula y lugar de ubicación.

b) Listado o nombres de los jefes designados por la empresa privada de estiba.

c) Póliza de seguro de responsabilidad civil ante terceros (referida en artículos anteriores).

d) Documentación que demuestre el cumplimiento con la seguridad social de sus trabajadores.

ARTO. # 60: DE LA HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL RECINTO PORTUARIO

Es responsabilidad de las empresas privadas de estiba garantizar que sus trabajadores cumplan con todos los aspectos relacionados con la protección del medio ambiente, así mismo, el de respetar las señales ubicadas en cada una de las áreas del Recinto Portuario, tales como: depositar la basura en su lugar, respetar las áreas de no fumar, la velocidad de los vehículos, etc.

Igualmente, deben garantizar que su personal permanezca todo el tiempo en el área de trabajo asignada y cumplan las disposiciones establecidas por la APS en materia de seguridad y protección, así como en la Ley 618, Ley General de Higiene y Seguridad del Trabajo, entre otras.

ARTO. # 61: DEL INGRESO DEL PERSONAL AL RECINTO PORTUARIO

Es facultad del OPIP no permitir el ingreso, el retiro, o expulsar del Recinto Portuario de cualquier trabajador o funcionario de la Empresa de Estiba, por violación al presente Reglamento, irrespeto a las diferentes autoridades, normativas de disciplina y seguridad de la APS.

CAPITULO VIII: PROHIBICIONES

ARTO. # 62: PROHIBICIONES

A. Se prohíbe ingresar al Recinto Portuario a toda persona que no participe en las actividades normales del Puerto.

La APS, a través del OPIP, controlará la Entrada y Salida al/del área portuaria y solamente permitirá el acceso a las personas que para tal efecto estén autorizadas.

B. La velocidad máxima permitida para los vehículos dentro del Recinto Portuario es de diez (10) kilómetros por hora.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

C. A todo conductor que cometiere una falta en el Recinto Portuario le será retirada la autorización para ingresar a dichas áreas, sea de manera temporal o definitiva, según lo determinen las autoridades del puerto.
D. Se prohíbe el estacionamiento dentro del Recinto Portuario de todo tipo de vehículo que transporte mercancía en lugares diferentes a los delimitados por la APS.

E. Se prohíbe que los Usuarios del Recinto Portuario dejen basura, desperdicios, embalajes, etc., fuera de los recipientes destinados para tal efecto. En caso de incumplimiento a esta disposición, el cliente o usuario deberá limpiar el área afectada y será objeto de restricciones de su acceso en el futuro, dependiendo del tipo de falta cometida.

F. Queda terminantemente prohibido fumar en las áreas de almacenamiento, tanto al aire libre como bajo techo y dentro de las bodegas de los buques y en zonas sensibles de riesgos en la que se manipula mercancía peligrosa. A quien desacate esta prohibición, se le cancelará el permiso de entrada al Recinto Portuario.

G. Se prohíbe ubicar vehículos y carga cerca de los hidrantes, como violación a las normas internas que para tal efecto establece la APS en materia de prevención de incendios.

H. Se prohíbe al personal que ingresa al Recinto Portuario la portación y uso de armas blancas y de fuego, así como fuegos artificiales, explosivos artesanales e industriales, exceptuando el personal de protección portuaria, debidamente autorizado para el cumplimiento de su deber.

I. No se permite el ingreso al Recinto Portuario a cualquier vehículo que presente fallas mecánicas y que no porte extintores contra incendio.

J. Atendiendo lo establecido en los instrumentos jurídicos nacionales e internacionales sobre protección portuaria, no se permite el fondeo o anclaje de barcos de pesca o de recreo en áreas de maniobras o rada interior, entre el muelle y áreas adyacentes.

K. No se permite que las embarcaciones se amarren a las boyas de señalización marítima.

L. Se prohíbe el uso de equipos de filmación (cámaras fotográficas, cámaras de videos, teléfonos celulares etc.) en áreas restringidas, excepto cuando sea autorizado por la APS a través del OPIP.

M. No se permite la pesca artesanal ni de ningún tipo dentro de las aguas jurisdiccionales de la APS.

N. Para efectos de mantener las condiciones adecuadas de seguridad en las áreas de

trabajo en el Recinto Portuario, todo personal debe usar y portar sus uniformes y equipos de protección personal, de conformidad con la política de gestión de seguridad, ambiente y comunidad de la EPN.

O. A los buques que se encuentran atracados o fondeados, se les prohíbe efectuar cualquier tipo de reparación al casco por su parte exterior, que requieran el uso del equipo de soldar, sopletes, o instrumentos similares. Así también, se prohíbe cualquier clase de reparaciones abordo que pongan en peligro a su personal, instalaciones y/o facilidades portuarias. Así mismo, queda terminantemente prohibido que los buques arrojen desperdicios, o que buques tanques vacíen sus calas durante la permanencia en aguas jurisdiccionales del Puerto. Esto de conformidad a lo que establece el Convenio MARPOL 73 y/o el Convenio de Aguas de Lastre.

P. Se prohíbe a todo buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del puerto, efectuar reparaciones a la máquina principal, excepto en caso de emergencia, previa autorización de la autoridad correspondiente.

Q. Se prohíbe a todo buque mercante penetrar a Aguas Jurisdiccionales del Puerto, fondear, levar anclas, atracar, desatracar o realizar cualquier otra maniobra, sin el debido asesoramiento del Práctico Oficial delegado por la APS.

R. Es terminantemente prohibido inhabilitar las maquinarias de propulsión de un buque atracado al Muelle Flotante o fondeado, sin la debida autorización por escrito de la autoridad competente.

CAPITULO IX: DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

ARTO. # 63: DE LOS RECURSOS DE REVISIÓN Y APELACIÓN

Se establecen los Recursos de Revisión y de Apelación para impugnar los actos, omisiones, disposiciones o resoluciones administrativas emanadas del Gerente Portuario de Sandino.

a) Recurso de Revisión:

Toda persona legitimada, que se sienta agraviada por un acto, omisión o disposición administrativa emanada del Gerente Portuario de Sandino, podrá interponer, ante el mismo Gerente, recurso de revisión dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación del acto o disposición que se impugna.

El escrito de interposición deberá expresar como mínimo: Autoridad a la que se dirige el recurso, nombre y generales de ley del recurrente, identificación del acto, omisión, disposición o resolución administrativa contra la cual se recurre, motivos fácticos y/o técnicos que sustenten la impugnación, norma que a su criterio se ha violado, en su

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706

caso, y lugar para notificaciones.

El Gerente Portuario de Sandino tendrá 3 días contados a partir del día siguiente a la interposición del recurso para remitir al Presidente Ejecutivo de EPN el recurso con su informe. El Presidente Ejecutivo de EPN tendrá un plazo máximo de veinte (20) días hábiles a partir de la interposición del recurso para dictar la resolución correspondiente.

b) Recurso de Apelación:

Procederá el recurso de apelación en contra de la resolución que resuelva el recurso de revisión, emitida por el Presidente Ejecutivo de EPN.

La persona legitimada, presentará el recurso de apelación ante la DGTA con copia obligatoria a EPN, en el plazo de seis (6) días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución del recurso de revisión. El escrito que contenga el recurso de apelación, deberá cumplir con los mismos requisitos formales exigidos para el recurso de revisión.

La DGTA, tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles a partir de la interposición de recurso de apelación, para conocer y resolver lo que tenga a bien sobre la resolución impugnada.

La resolución que resuelva el recurso de apelación, agotará la vía administrativa.

En ambos recursos, en caso de silencio administrativo, se presumirá que existe una aceptación de lo pedido a favor del interesado y facultará al mismo a proceder en la vía que corresponda.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25706