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

RESOLUCIÓN DGTA N°. 013-2021, aprobada el 26 de abril de 2021

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 100 de 02 de junio de 2021

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA NACIONAL

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

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 da la 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 Nº 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 Nº 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 CORINTO"** aprobados a través de la Resolución DGTA Nº 032-2012, del 3 de julio del 2012.

II

Que los Reglamentos 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 y actualizar las tarifas por la prestación de estos servicios. Siendo necesario mantener actualizado el Reglamento y las Tarifas Portuarias de Puerto Corinto, adecuándolo a las necesidades y exigencias del comercio marítimo.

III

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Que de conformidad con el artículo 45 numeral 5 de la Ley Nº 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 Nº 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 CORINTO",** solicitada por la Empresa Portuaria Nacional, adjunto a la presente Resolución.

Artículo 2: El presente **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO** entrará en vigencia 30 días después de ser firmada, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta Diario Oficial.

Artículo 3: Se deja sin ningún efecto legal, las Resoluciones DGTA Nº 032-2012, 042-2012, 002-2013, 007-2015, 013-2016, 019-2016, 006-2017, 003-2018, 013-2018 del artículo 1 al 11, 020-2019, y cualquier otra disposición anterior que se oponga a la presente.

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 veintiséis días del mes de abril del año dos mil veintiuno.

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

REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS

ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO

ABRIL DE 2021

Contenido

CAPITULO I: DEFINICIONES 3

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

CAPITULO II: DISPOSICIONES GENERALES 7

Artículo 1: Delimitación de las Aguas Jurisdiccionales de la Administración Portuaria de Corinto.
..... 7

Artículo 2: Aceptación del Reglamento Operativo y Tarifas Portuarias..... 7

Artículo 3: Decisión sobre las Actividades Portuarias 7

Artículo 4: Depósito Previo 7

Artículo 5: Moneda de Pago 8

Artículo 6: Unidad de Medida para el Cobro 8

Artículo 7: Exención de Pagos 8

Artículo 8: Sobre los Impuestos 8

Artículo 9: Tarifas Preferenciales 9

Artículo 10: Reclamos por Servicios Mal Facturados 9

Artículo 11: Exención de Responsabilidad por Daños y Perjuicios a Terceros .. 9

Artículo 12: Limitación de Responsabilidad por Daños a los Buques y/o en el Manejo de la Carga
..... 10

Artículo 13: Daños a las Instalaciones y/o a Equipos Portuarios 10

Artículo 14: Horario de Atención a los Usuarios 10

CAPITULO III: DISPOSICIONES REFERENTE A LOS BUQUES 12

Artículo 15: Itinerario, Aviso, Confirmación de Llegada y Planificación de las Operaciones del Buque y fa Carga 12

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 16: Documentos Requeridos con Anticipación al Arribo del Buque 13

Artículo 17: Orden de Atención a los Buques 15

Artículo 18: Determinación del Lugar de Fondeo y Atraque 16

Artículo 19: Derecho por Fondeo de Buque en Rada 16

Artículo 20: Estadía en Puesto de Atraque 18

Artículo 21: Obligación y Disponibilidad de Desatracar 18

Artículo 22: Servicio de Amarre y Desamarre 18

Artículo 23: Disposiciones para servicios a buques Crucero 19

Artículo 24: Solicitud de Servicios Especiales al Buque y a la Carga 19

Artículo 25: Servicios de Practicaje 19

Artículo 26: Servicio de Remolcaje 21

Artículo 27: Limpieza de Muelle 21

Artículo 28: Ritmo de Trabajo de los Buques 21

Artículo 29: Buques Con Mercancía Peligrosa y/o Mal Equipados 22

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 30: Cumplimiento de Normas de Seguridad para Buques con Mercancía Peligrosa ... 23

Artículo 31: Cobros por Servicios a los Buques 24

Artículo 32: Servicio Especial de Lancha .....,..... 24

Artículo 33: Servicio Especial de Remolcador 24

Artículo 34: Buques pesqueros 24

CAPITULO IV: DISPOSICIONES REFERENTES A LA CARGA 26

Artículo 35: Horario de Atención de Carga 26

Artículo 36: Recepción de Carga de Importación 27

Artículo 37: Carga de importación y exportación en entrega indirecta 27

Artículo 38: Derecho de Puerto a la Carga 27

Artículo 39: Manejo de Contenedores Llenos y Vacíos 27

Artículo 40: Movimiento interno de contenedores 28

Artículo 41: Movimiento y transferencia interna de contenedores 29

Artículo 42: Movimiento de pontones en losa de muelle

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

..... 29

Artículo 43: Manejo y transferencia de contenedores de APPI a la zona primaria de la APC
..... 29

Artículo 44: Manejo de Carga a Granel 29

Artículo 45: Manejo de Vehículos Descargados o Cargados en buque 30

Artículo 46: Derecho de Muellaje 30

Artículo 47: Derecho Uso de Instalación de Tuberías 30

Artículo 48: Requisitos para Retirar Carga en APC 30

Artículo 49: Sobre el almacenaje libre o período de gracia 31

Artículo 50: Requisitos Previos para Recibir Mercancía de Exportación de Entrega Directa
..... 31

Artículo 51: Limitación de Recibo de Carga de Exportación 31

Artículo 52: Regulaciones a Unidades de Transporte de Carga de Exportación ... 32

Artículo 53: Retiro de Carga General de Exportación No Embarcada 32

Artículo 54: Requisitos Previos para Recibir Carga Contenerizada de Importación
……..... 32
Artículo 55: Almacenaje Libre o Período de Gracia de Contenedores .....

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

33

Artículo 56: Requisitos Previos para Recibir Carga Con/enerizada de Exportación .....
..... 35

Artículo 57: Regulaciones a Unidades de Transporte de Contenedores de Exportación
..... 35

Artículo 58: Servicios Complementarios 36

Artículo 59: COCATRAM 36

Artículo 60: Parqueo y Estadía de Vehículos en los Ante Puerto Punta Icaco 36

CAPITULO V: DE LA TERMINAL LIQUIDA 38

Artículo 61: De la Terminal Líquida 38

CAPITULO VI: DE LA SEGURIDAD Y PROTECCION PORTUARIA DE LA APC 41

Artículo 62: De la Protección Portuaria de la APC 41

Artículo 63: Del Subcomité de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria 41

Artículo 64: De Las A-ledidas Para La Seguridad y Protección Portuaria 41

Artículo 65: De las medidas en el Ingreso, Circulación, Permanencia y Salida en el Ante Puerto Punta Icaco y Recinto Portuario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

..... 42

Artículo 66: Tarifas de Protección Portuaria 42

Artículo 67: Del Departamento de Seguridad Industrial y Ambiente Laboral 42

CAPITULO VII: DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA 44

Artículo 68: Permiso de Operar Dentro del Puerto 44
Artículo 69: Forma de Operar 44
Artículo 70: De la Responsabilidad 44
Artículo 71: Organización del Trabajo 45
Artículo 72: De la Coordinación con el Puerto 46
Artículo 73: De la Presentación de Documentos 46
Artículo 74: De la Higiene y Seguridad en el Recinto Portuario 46
Artículo 75: Del Ingreso del Personal al Recinto Portuario 46

CAPITULO VIII: PROHIBICIONES 47

Artículo 76: Prohibiciones 47

CAPITULO IX: DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN 49

Artículo 77: De los Recursos de Revisión y Apelación 49

CAPITULO X: TARIFAS DE SERVICIOS PORTUARIOS .....

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

CAPITULO I: DEFINICIONES

a) **AGENTE ADUANERO:** Es toda persona natural o jurídica representante del exportador y/o consignatario en nombre del cual solicita y realiza transacciones ante las autoridades locales, los entes fiscales y la Administración Portuaria de Corinto.

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 y comitente, en los contratos de transporte de mercancía y de fletamento, nombrar agente consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante y 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) **APC:** Administración Portuaria de Corinto.

e) **ANTE PUERTO PUNTA ICACO (APPI):** Áreas e instalaciones terrestres construidas para facilitar las operaciones de exportaciones que por vía terrestre llega al Puerto de Corinto, en la cual funciona una Ventanilla Única atendida por las siguientes instituciones: DGA, IPSA, CETREX y APC.

f) **CAPITANÍAS 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 MARPOL:** Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

k) **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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

l) **CONSIGNATARIO:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

m) **DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA (DSPP):** Es el órgano de la EPN, especializado en materia de seguridad portuaria.

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

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

P) **DGTA:** Dirección General de Transporte Acuático, es la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

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

r) **DUCA T:** Declaración Única Centroamericana de Tránsito.

s) **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.

t) **EPN:** EMPRESA PORTUARIA NACIONAL, ES LA AUTORIDAD ADMINISTRADORA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ESTATAL.

u) **ETA:** Estimated Time of Arrival, - por sus siglas en inglés-, es la Hora Estimada de Arribo de un buque a la rada (Estación Piloto).

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

w) **INSTALACIONES Y FACILIDADES PORTUARIAS:** Toda obra de infraestructura de la Administración Portuaria de Corinto destinada a brindar cualquier atención y facilidad a los buques y a la carga.
x) **INTUR:** Instituto Nicaragüense de Turismo.

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

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

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

ee) **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 Puerto.

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

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

hh) **RECINTO PORTUARIO:** Área delimitada por la APC.

ii) **REESTIBA:** Todo movimiento que se realice a bordo o vía muelle para ordenar la estiba de la carga a bordo del buque que la transporta.

jj) **R y T APC:** Reglamento para la Prestación de los Servicios Portuarios y Tarifas de la Administración Portuaria de Corinto.

kk) **RSI:** Reglamento Sanitario Internacional.

ll) **RSOTL:** Reglamento de Seguridad Operativa de la Terminal Liquida.

mm) **RTO:** Reglamento Técnico Organizativo.

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

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

pp) **UGA:** Unidad de Gestión Ambiental, encargada de la implementación y seguimiento de planes, proyectos y normativas de relevancia ambiental, relacionada a los Convenios IMDG y MARPOL.

CAPITULO II: DISPOSICIONES GENERALES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 1: Delimitación de las Aguas Jurisdiccionales de la Administración Portuaria de Corinto

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

Artículo 2: Aceptación del Reglamento Operativo y Tarifas Portuarias

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 Corinto.

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

La APC 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.

Artículo 3: Decisión sobre las Actividades Portuarias

La APC 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 mejor rendimiento del Puerto.

Artículo 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 APC, deberán efectuarse con 24 horas como mínimo y 48 horas como máximo de anticipación al ETA del buque, en días hábiles 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-APC o del cliente, usuario o agente, deberán ser cancelados una vez conciliadas las cuentas entre ambos, misma que se deberá realizar quincenalmente.

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

De no cumplirse con lo antes estipulado, no se realizará reunión de planificación, perdiendo además el derecho de orden de llegada.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Los servicios prestados por la APC a las compañías navieras extranjeras deberán ser pagados en dólares de los Estados Unidos de América, se excluye de esta 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.

Artículo 6: Unidad de Medida para el Cobro

Para efectos de aplicar las tarifas, se establece la Tonelada Métrica (TM) o el Metro Cubico (M^3), peso o volumen, a conveniencia de la APC y descrita en los conocimientos de embarque (B/L). Se establece como mínimo de cobro una (1) TM o un (1) M^3. De acuerdo a los datos del Conocimiento de Embarque (B/L), la APC se reserva el derecho de pesar o medir los bultos de cualquier consignación.

Para la carga granel sólido, producto agrícola, fertilizante y otros, se cobrará en base al peso que registre la báscula de APC.

Artículo 7: Exención de Pagos

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

Artículo 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 APC en el momento que se solicite la proforma de los servicios a prestar.

Artículo 9: Tarifas Preferencia/es

La APC, previa autorización de la Presidencia Ejecutiva de la EPN, podrá negociar tarifas preferenciales o promocionales sobre la base del techo máximo tarifario autorizado por la DGTA y 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 APC/EPN.

Artículo 10: Reclamos por Servicios Mal Facturados

Los reclamos por servicios prestados y facturados por la APC, deberán ser

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

presentados dentro del plazo de cuatro (4) días hábiles, contados desde el día de notificación, en físico, electrónica o llamada telefónica, de la disposición de la factura del cliente.

Dicho reclamo deberá ser presentado por quién se encuentre legitimado, por escrito, de forma clara y se deberá acompañar los elementos de prueba que lo sustenten. Deberá ser dirigido al Gerente de la APC, 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.

Cuando se haya realizado un reclamo cumpliendo con lo establecido en el párrafo anterior y se resuelva facturar un monto menor al cancelado, se generará un saldo a favor del cliente, a ser usado en próximas operaciones.

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.

Artículo 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 APC no será responsable por pérdidas, daños, siniestros ni por cualquier otro evento gravoso, de cualquier fuerza o grado de afectaciones ocasionados a buques, equipos, básculas privadas, personas particulares, unidades de transportes, mercancía, vehículos, contenedores y/o cualquier otro bien o personas.

Artículo 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 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 la APC es responsable por los daños causados a la carga y/o al buque, se limitará la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

responsabilidad según lo mandatado en el artículo 96 y articulo 99, respectivamente, de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

Artículo 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 APC podrá solicitar a la DGTA que coordine con 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.

Artículo 14: Horario de Atención a los Usuarios
La APC para atender a sus usuarios, establece el siguiente horario:

a) Oficinas Administrativas y Planificación
De Lunes a Viernes:
De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13:00 Horas a las 17:30 Horas.

b) Área de Atención al Cliente o Usuario (Facturación y Caja)
De Lunes a Viernes:
De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13 :00 Horas a las 16:30 Horas.
Día Sábado:
De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas.

c) Oficinas de Operaciones
Servicio a los buques y a la carga las 24 horas

CAPITULO III: DISPOSICIONES REFERENTE A LOS BUQUES

Artículo 15: Itinerario, Aviso, Confirmación de Llegada y Planificación de las Operaciones del Buque y la Carga
Con el fin de planificar los puestos de atraque del Puerto, los Agentes Navieros deberán entregar al inicio de cada semana, el aviso de llegada por escrito o vía

electrónica, de todos los buques que se tienen previsto arribarán a Puerto Corinto.

Además, deberán mantener actualizada esta información atendiendo los cambios de itinerarios, debiendo enviar por escrito y vía electrónica a la Oficina de Planificación y al Departamento de Operaciones a los Buques de la Dirección de Operaciones de APC, la estimación del arribo con 72 horas de anticipación, como mínimo, y su confirmación 12 horas antes de su llegada, y en caso de que el último puerto de salida sea de un país vecino, deberán enviar el aviso de arribo inmediatamente se zarpe del puerto anterior. 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.

La Oficina de Planificación de la Dirección de Operaciones de APC, en base a lo anterior, actualizará el Tráfico de Buques de manera diaria y de acuerdo a la confirmación de la llegada de los buques.

Una vez confirmados los pagos correspondientes, la entrega previa y revisión de documentos relacionados al buque y la carga, 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 de atención del buque y la carga (características técnicas del buque, condiciones climáticas imperantes, etc.), se escriben los acuerdos y consensos para la operación (posición de atraque del buque en función de la ubicación de la carga a manejar, etc.), y equipamiento necesario para materializar lo planificado. Se establecerán de manera clara los tiempos y rendimientos esperados, condiciones para atraque, estadía, movimiento de muelle a muelle, desatraque y fondeo, así como la vinculación permanente entre el OPB con el OPIP, en la administración de la interfaz Buque-Puerto.

Para los buques de mercancía a granel sólida, se efectuará una reunión adicional con los transportistas contratados por los consignatarios o embarcadores, para manejar la mercancía del buque, los cuales tienen que sujetarse a las Normativas y Procedimientos de Seguridad descritas en el presente documento y a las Ordenanzas Municipales relacionadas a la regulación de la circulación del transporte pesado en la ciudad de Corinto.

Cuando el buque sea un Crucero, deben de participar en la planificación aquellas instancias vinculadas en la atención de los turistas, en una reunión previa en la que se establecerán acuerdos que se incorporarán al Acta Operativa de la Oficina de Planificación de la Dirección de Operaciones de APC.

Artículo 16: Documentos Requeridos con Anticipación al Arribo del Buque

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

A. Buques con Carga de Importación

Para los buques con carga de Importación, es obligatorio que todo Agente Naviero entregue a la APC con 72 horas antes de su llegada los documentos enlistados en el cuadro al final de este artículo. En caso de que el último puerto de salida sea un puerto de un país vecino, deberán enviar el aviso de arribo inmediatamente se zarpe del puerto anterior. De no cumplir con lo establecido, el buque quedará fondeado en estación piloto, perdiendo su orden de llegada.

APC permitirá la atención de un buque siempre y cuando reúna las condiciones de eslora, manga y calados permisibles, acorde con las dimensiones existentes en los canales de acceso y dársena de maniobra y los sitios de atraque del puerto.

APC informará periódicamente a las Agencias Navieras las dimensiones máximas permisibles para que no haya ningún riesgo en la navegación del canal de acceso, el atraque, cargue, descargue y desatraque de los buques.

Después de la Visita Oficial al Buque, el Agente Naviero deberá entregar al Jefe de Departamento de Operaciones a los Buques, de la Dirección de Operaciones de APC, una (1) copia del Memorando de Viaje.

El Plano de Estiba deberá contener las escotillas que serán trabajadas y el orden de desestiba de la carga, según plano de estiba, conforme su modalidad de manejo.

La Lista de Mercancía deberá contener instrucción de embarque, cantidad, clase, marcas, peso, volumen y/o contenedores, embarcador y destinos de la mercancía de exportación. La APC aceptará una sola Lista de Mercancía, por escrito, para que el buque pueda ser planificado y atendido.

Toda esta documentación deberá ser presentada escrita en idioma español. La lista oficial de importación, tránsito, trasbordo, re-estiba, deberá ser clara en su escritura, y con espacio suficiente para facilitar las anotaciones sobre el estado de la mercancía. La anterior documentación requerida por la APC deberá ser entregada completa.

B. Buques con Carga de Exportación

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

La documentación deberá ser presentada en idioma español. La lista oficial de exportación, tránsito, trasbordo, re-estiba, deberá ser clara en su escritura, y con anotaciones sobre el estado de la mercancía. La documentación requerida debe ser entregada completa. Para facilitación de la operación el orden que se establece es por destinos finales, puerto de transbordo y tipo de equipo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Setenta y dos horas después de finalizadas las operaciones del buque, la Agencia Naviera deberá presentar de forma obligatoria un juego completo del Conocimiento de Embarque de toda la mercancía de exportación que haya tomado y una copia del sumario de la misma.

Todos los documentos entregados a la APC deberán ser copia fiel de los documentos suministrados a la DGA.

Artículo 17: ***Orden de Atención a los Buques***

La APC decidirá el orden en que serán atendidos los buques, de acuerdo a los siguientes criterios:

a) Orden de llegada a la Estación Piloto.

b) Disponibilidad del buque y la carga para su debida atención, cumpliendo con el pago de Servicios a la Carga y al Buque.

c) Entrega anticipada de los documentos (de conformidad con el Artículo 16), estado técnico de los medios de izaje del buque, distribución de la mercancía en el buque, tipo de mercancía, cantidad y embalaje de la mercancía.

d) Capacidad de Manipulación de la mercancía, logística de transporte y equipo disponible.

e) La cantidad de mercancía de exportación de acuerdo a la capacidad en las áreas de almacenamiento de la APC.

El orden de prelación arriba descrito podrá ser modificado a criterio de la APC en los Muelles 2, 3 y 4, en casos de emergencia nacional y razones objetivas de interés nacional, compromisos de la APC para la atención inmediata a buques cruceros, embarcaciones militares y buques con propósitos de carácter humanitario.
El atracadero 5, es específicamente para mercancía granel liquida. Si este muelle se encuentra libre y un barco de mercancía general o granelero necesita hacer un movimiento muelle-muelle, puede hacerlo siempre y cuando se ajuste a las restricciones del muelle.

El criterio técnico operativo, sobre las condiciones y propósito de cada muelle, será una facultad potestativa de la APC, para establecer la posición de atraque de cada buque en los muelles disponibles (2, 3 o 4), sin detrimento de la seguridad.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Los buques cruceros gozan de preferencia en la atención, por lo que, a criterio del puerto y movimiento por cuenta de la APC, todo buque que se encuentre atracado en los muelles 2, 3 y 4 puede ser enviado a fondeo en Estación Piloto o muelle 5, regresando al muelle asignado una vez haya zarpado el buque crucero.

La conjugación de todos estos elementos de juicio está en dependencia del funcionamiento eficiente del puerto.

Artículo 18: Determinación del Lugar de Fondeo y Atraque
La APC señalará al capitán del buque el lugar de fondeo en la rada (estación piloto), y una vez que el buque se encuentre fondeado, deberá tener sus máquinas principales dispuestas para encender, siempre y cuando su atraque sea de inmediato, y está obligado a activar sus luces de navegación desde la puesta hasta la salida del sol.

Si debe permanecer fondeado esperando instrucciones y/o asignación de sitio de atraque, es obligación del Agente Naviero avisarle seis horas antes de su atraque que debe de tener sus máquinas principales dispuestas para encender, en caso que las haya apagado por la espera.

Una vez fondeado en Estación Piloto, el Agente Naviero está en la obligación de avisar al capitán del buque que se realizará la Visita Técnica por parte del MINSA e IPSA, los que deberán ser convocados por él con la debida antelación. Una vez realizada la Visita Técnica y ordenada la Libre Plática por el MINSA, y habiéndolo comunicado ésta a la Autoridad Marítima y Capitanía de Puerto, solicita que el Práctico Oficial de Navegación aborde para que proceda a guiar el buque hacia el sitio de atraque.

Ningún buque debe partir de la Estación Piloto hacia un puesto de atraque o cambio de atracaderos mientras no esté a bordo el Práctico Oficial del Puerto, y durante el tiempo que permanezca atracado a un muelle deberá tener izadas las banderas de atraque durante el día y las luces rojas intermitentes durante la noche, e igualmente cuando transporte mercancía peligrosa.

Una vez atracado el buque en el muelle que le haya asignado APC, se procederá a realizar la Visita Oficial por parte de las Autoridades competentes, designadas para tal fin.

Artículo 19: Derecho por Fondeo de Buque en Rada
Pagará de conformidad a lo establecido en el presente documento todo buque que permanezca fondeado en la Estación Piloto por causas imputables al buque, armador, capitán, tripulación o representantes, tales como:

a) Esperando instrucciones de los armadores.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

b) Desperfecto de la maquina principal del buque o cualquier sistema que le impida hacerse a la mar.

c) Cuando el armador solicite el fondeo de un buque en tránsito.

d) Debido a trámite de documentos.

e) Por falta de un repuesto que necesite con urgencia para reparar el buque.

f) Por cambios de tripulación.

g) Cuando no se hayan efectuado los pagos correspondientes por servicios al buque.

h) Cuando un buque sea enviado a fondeo con custodia de la autoridad competente (militar y/o civil), en espera de una resolución.

i) Cuando un buque solicite fondear por emergencia.

j) Cuando es carga de exportación (azúcar) y no tienen disponibles las bodegas del buque para el cargue de la misma.

k) Cuando por incumplimientos imputables al buque se aplique el Artículo 28, segundo párrafo, del presente Reglamento.
l) Por falta de carga de exportación.

m) Por falta de documentos para exoneración de impuestos.

n) Cuando no se haya efectuado el pago correspondiente por los servicios a la carga, entre otros.

Quedan exentos de este cobro, las demoras por causas imputables a la APC, Autoridades Públicas, o casos fortuitos o fuerza mayor, tales como:

a) Falta de espacio en muelle, por estar otros buques atracados.

b) Movimientos de buques, por prioridad un crucero, buque militar o atención de situaciones de emergencias a nivel local o nacional.

c) Cuando haya dos buques atracados en el muelle y la eslora sea superior al espacio disponible y esto no permita atracar un tercer buque, el cual tiene que esperar que zarpe uno de los atracados para proceder a su atraque.

d) Cuando al llegar a la rada un buque tanque deba esperar por haber otro buque tanque atracado y trabajando en el muelle 5.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

e) Cuando en el puerto no se cuente con los remolcadores para realizar maniobras de atraque y/o desatraque y el buque tiene que fondear.

f) Cuando los calados de arribo del buque no le permitan atracar a su llegada y tenga que esperar marea conveniente para realizar maniobra de atraque.

g) Cuando por la operatividad portuaria, en atención a otros buques, no haya disponibilidad de equipos de manipulación y transferencia (caso de los contenedores) y tolvas y almejas (caso de los buques graneleros).

h) Cuando las condiciones del clima no permitan que se realice la maniobra de atraque del buque, hasta que estas mejoren.

i) Cuando IPSA no pueda hacer inspecciones nocturnas y el buque deba quedar fondeado hasta las primeras horas del día siguiente.

j) Cuando el producto agrícola, el IPSA lo declare en cuarentena.

Las demoras causadas por el importador (consignatario) / exportador (expedidor) de la carga, en término FIO, la APC procederá de conformidad con lo dispuesto en el reglamento y tarifas vigente, en aras de garantizar los mayores niveles de eficiencia, efectividad y productividad del puerto.

Artículo 20: Estadía en Puesto de Atraque

Se cobrará tarifa por estadía en puesto de atraque a todo buque que permanezca amarrado a las bitas de los atracaderos y de conformidad a lo establecido en el presente documento.

Artículo 21: Obligación y Disponibilidad de Desatracar

El Capitán y Oficiales de cada buque atracado deberán garantizar que las máquinas del buque permanezcan dispuestas y la tripulación lista para hacerse a la mar en todo el tiempo que el buque esté atracado, para garantizar cualquier maniobra o desatraque que a juicio de la APC sea necesario efectuar, esto será comunicado 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 desatracar, salvo casos especiales en que a criterio de la APC (sin facturar este tiempo de estadía), y por medidas de seguridad, ésta considere que el buque deba permanecer más tiempo atracado al muelle, que el anteriormente estipulado, caso contrario se le aplicará un recargo del 100% de la tarifa de estadía establecida, aplicable sobre el tiempo adicional de estadía y reservándose la APC el derecho de recurrir a la Capitanía de Puertos a fin de que el buque abandone el puesto de atraque y zarpe.

Artículo 22: Servicio de Amarre y Desamarre

Se cobra tarifa por servicio de amarre y desamarre a las bitas de los atracaderos, por una sola vez (ciclo completo). Cualquier movimiento adicional se cobrará independiente. Para la prestación de este servicio, aplica la siguiente condición:

Cuando la cuadrilla de amarre y desamarre haya sido solicitada por el Agente Naviero a una hora específica para el atraque o desatraque de un buque, tiene hasta una hora antes de la solicitada para cancelar el servicio. Si es cancelado fuera del tiempo establecido, o bien no se efectúa el servicio por causas imputables al buque, el personal se retirará y el Agente Naviero está obligado a pagar el 50 % del total del servicio.

Artículo 23: Disposiciones para servicios a buques Crucero

Se cobrará una sola tarifa para los servicios portuarios de ayudas a la navegación, practicaje, remolcaje, amarre/desamarre y estadía que se brinden al buque crucero.

El tiempo máximo de estadía de los buques cruceros es de 12 horas. Cuando el buque crucero exceda el tiempo máximo de estadía, pagará recargo de conformidad a lo establecido en el presente documento.

Se cobrará tarifa en concepto de peaje de pasajero, en base a la lista de pasajeros que envíe el Agente Naviero. Se excluye de este cobro la tripulación del Crucero.

Artículo 24: Solicitud de Servicios Especiales al Buque y a la Carga

Los servicios especiales al buque o a la carga, cuando la APC esté en la capacidad de brindarlos, deberán ser solicitados por escrito, ya sea por el Agente Naviero o por el consignatario o embarcador de la carga, y cancelarlo de previo en horas laborales de Facturación y Caja de APC, antes de recurrir a la unidad ejecutora del servicio.

Cuando el puerto no cuente con los recursos o equipos solicitados (grúas de tierra, lowboy, bandas transportadoras, entre otros), el Agente Naviero, el consignatario o el embarcador de la mercancía, deberán contratarlos con suficiente anticipación, pagando por los servicios portuarios que APC les brinde a éstos, tales como: parqueo, almacenamiento, vigilancia, servicios mecánicos, entre otros.

En el caso de atención a buques pertenecientes a las Fuerzas Armadas, de otros países en visita de cortesía, oficial o con carácter de Misión de Ayuda Humanitaria, deberán de contar con los permisos correspondientes.

Artículo 25: Servicios 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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

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 APC, 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.

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

c) Cuando cualquiera de los buques arriba mencionados solicite los servicios del Remolcador y el asesoramiento de un Práctico Oficial, éstos serán cobrados de conformidad a las tarifas vigentes.

d) La APC es la única autoridad competente y facultada para designar al Práctico Oficial que atenderá todos los buques que recalen en el puerto, según lo dispuesto en inciso b del presente artículo.

e) Se excluye del pago de tarifas por los servicios del Remolcador y el asesoramiento de un Práctico Oficial de Navegación a los buques del Ejército de Nicaragua y los buques de armadas extranjeras, invitadas o autorizadas por el Estado que visiten el país, en aplicación del principio de reciprocidad internacional, toda vez que no realicen operaciones comerciales.

f) El Práctico Oficial, saldrá con la anticipación suficiente que le permita llegar a la Estación Piloto o lugar oficialmente fijado por la APC 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.

g) Si transcurriere una (1) hora de espera en la rada y/o lugar oficialmente fijado por la APC y el buque no fuere avistado, el Practico 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

i) Cualquier movimiento adicional solicitado por el Agente Naviero que se efectúe al Buque, del muelle a Estación Piloto, será objeto de cobro adicional, equivalente a la tarifa del servicio de practicaje.

j) El servicio de practicaje inicia una vez que el Práctico Oficial aborda el buque en la rada o lugar oficialmente fijado por la APC. 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, siempre que haya otro buque solicitando muelle, 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.

k) Cuando el Agente Naviero solicite este servicio a una hora específica para el zarpe de un buque y el servicio es cancelado en el lapso de una hora antes de la solicitada, o bien no se efectúa el servicio por causas imputables al buque en el lapso de una hora a la solicitada, el Práctico se retirará y el Agente Naviero está obligado a pagar el 50% del total del servicio.

Artículo 26: Servicio de Remolcaje

Se cobrará servicio de remolcaje a todo buque que recale en la APC por custodia en el canal de acceso y asistencia en las maniobras de amarre y desamarre.

Para brindar el servicio de remolcaje, aplican las siguientes disposiciones:

a) Se establece el uso obligatorio de dos remolcadores en las maniobras de atraque y desatraque.

b) Se establece un cobro mínimo, cuando el producto de la aplicación de la tarifa correspondiente sea inferior al monto establecido en el presente pliego tarifario.

c) Cuando el Agente Naviero solicite este servicio a una hora específica para el atraque, tiene hasta una hora antes de la solicitada para cancelar el servicio. Si es cancelado fuera del tiempo establecido, o bien no se efectúa el servicio por causas imputables al buque, se considerará que el buque ha incurrido en falso aviso, perderá su turno de atraque (siempre que haya buque en espera de muelle), y los remolcadores se retirarán, retornando a su base y el Agente Naviero está obligado a pagar el 50 % del total del servicio.

Artículo 27: Limpieza de Muelle

Se cobra tarifa de limpieza a muelle de acuerdo a lo establecido en el presente documento, a todo buque crucero y granelero que recale en la APC.

Artículo 28: Ritmo de Trabajo de los Buques

Todo buque, una vez que sea atracado a un muelle, está en la obligación de trabajar

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

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 encuentra en operaciones de carga o descarga incumple lo estipulado en el párrafo anterior, la APC podrá retirar el buque del puesto de atraque, trasladándolo a la rada (estación piloto) y comunicándolo por escrito al agente naviero, quien asumirá los costos que se incurran por esta operación. Para el desatraque del buque y traslado a la rada, el Agente Naviero, consignatario y/o embarcador pagará todos los servicios en que se incurra por pilotaje, amarre/desamarre y remolcador.

Cuando a solicitud del Agente Naviero se realice el movimiento del buque de un atracadero a otro, será cobrado el 60 % de la tarifa para el servicio de Remolcadores, Practicaje y amarradores, establecido en el presente documento.

Artículo 29: Buques Con Mercancía Peligrosa y/o Mal Equipados

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

Para el caso de buques que deseen hacer uso de las facilidades del Puerto con mercancía peligrosa y carezcan de elementos necesarios para manejarla con seguridad o cuyo equipo esté en malas condiciones y constituya un peligro para la seguridad de los demás buques, instalaciones o facilidades portuarias y personal involucrado en la actividad del Puerto, la APC 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 72 horas antes de su llegada, y en el caso de los buques regulares de corta distancia inmediatamente después de zarpar del puerto anterior, la Declaración de Mercancías Peligrosas de la OMI 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.

b) La mercancía relacionada, debe aparecer descrita en el Manifiesto de Mercancía en idioma español.

c) Todos los contenedores de importación/exportación, conteniendo mercancías peligrosas deberán estar debidamente etiquetados de acuerdo a la clase que corresponda, caso contrario, no se recepcionarán en puerto o bajarán del buque, según corresponda.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

d) La mercancía de aquellos contenedores que muestren señales de derramamiento de su contenido, de acuerdo a la información pertinente proporcionada por parte del personal de operaciones de estiba abordo, y que sean nocivos y/o dañinos para la salud humana, medio ambiente o infraestructura portuaria, la APC notificará a la agencia naviera la no descarga de estas.

e) Toda mercancía peligrosa en entrega directa, no deberá permanecer por más de una hora dentro del recinto portuario, por cualquier causa no imputable a APC, caso contrario se aplicará recargo establecido en el presente documento, más la tarifa por almacenaje de mercancía peligrosa correspondiente.

f) En el Acta Acuerdo de Planificación del Buque, y de acuerdo a la clasificación de la mercancía, se indicará el tiempo máximo que podrá permanecer la misma en el recinto portuario, que en ningún caso será mayor a 72 horas a partir de su recepción. Pagando en concepto de recargo por almacenaje de acuerdo a la tarifa establecida por cada día de permanencia desde su recepción hasta su despacho.

g) Los días de gracia por Almacenaje de contenedores, es aplicado solamente a la mercancía no peligrosa, privilegio que pierde todo contenedor que contiene mercancía peligrosa.

La mercancía con manejo diferenciado, tales como: aceite de pescado, químicos y otros, deberán ser notificado de previo y retirados en entrega directa.

Artículo 30: 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 porten ésta con destino a otros puertos, deberá notificar de previo su clasificación OMI, instalar las señales que fijen los reglamentos internacionales o el puerto para éstos, tanto de día como de noche.

Los explosivos, municiones bélicas o deportivas, gas licuado, tóxicos, equipos bélicos, inflamables o radiactivos, deberán ser retirados bajo el sistema de entrega directa, es decir al costado del buque, sean estos oleoductos, camión cisterna, o contenedor, sin permanecer dentro del Recinto Portuario más tiempo de lo necesario. Por tanto, deberá cumplirse con todos los requisitos aduaneros y portuarios con antelación a la operación y la mercancía será descargada al costado del buque una vez tenga el transporte que lo llevará a su destino, de lo contrario el contenedor no será descargado.

En caso que la mercancía peligrosa deba ser embarcada, el capitán del buque determinará la posición de la estiba de la mercancía peligrosa dentro del buque, la que será entregada al costado del buque hasta que la demás mercancía esté estibada y el buque listo para desatracar.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Se proveerán y cobrarán los servicios portuarios adicionales para este tipo de mercancía que la APC considere por cuestiones de seguridad necesarias, en la atención del buque y la mercancía.

Artículo 31: Cobros por Servicios a los Buques
Por todo servicio brindado al buque, el Agente Naviero está en la obligación de efectuar el pago correspondiente por éstos y con antelación al inicio del servicio. Así mismo, a solicitud de los clientes o usuarios, la APC podrá prestar servicios complementarios a los buques y a la carga, los que serán cobrados de acuerdo a las tarifas establecidas.

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

Artículo 32: Servicio Especial de Lancha
Se cobra tarifa por la prestación de servicio especial con lancha para el traslado del personal IPSA/OIRSA/MINSA para la inspección fitosanitaria y/o fumigación de los productos agrícolas a granel en la rada, de acuerdo a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Artículo 33: Servicio Especial de Remolcador
Cuando a opción del Agente Naviero/Consignatario de la Mercancía, se preste Servicio Especial con un Remolcador para el traslado del personal IPSA/OIRSA/MINSA para la inspección fitosanitaria y/o fumigación de los productos agrícolas a granel en la rada, se cobrará de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Artículo 34: Buques pesqueros
Los buques pesqueros que soliciten servicio de atraque-desatraque y estadía en puerto, están sujetos al pago de los respectivos derechos por los servicios recibidos, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

En la atención a Buques de Pesca Industrial (Nacional y Extranjero) de hasta 120 pies y yates mayores de 20 pies aplican las siguientes condiciones:

a) Atraque, Desatraque y Estadía, se cobrará por día de 24 horas o fracción y de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

b) Se permite el abarloamiento de buques pesqueros a otro buque pesquero atracado en el muelle, para lo que deberán pagar la tarifa en forma independiente.

c) Los buques de bandera nicaragüense podrán pagar el servicio antes mencionado

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

en moneda nacional, mientras que los de bandera extranjera lo deberán efectuar en dólares de los Estados Unidos de América.

d) Cualquier otro servicio que soliciten los buques de pesca industrial será cobrado de acuerdo al presente Reglamento y Tarifas que para tal fin tiene en vigencia la APC.

CAPITULO IV: DISPOSICIONES REFERENTES A LA CARGA

Artículo 35: Horario de Atención de Carga

El embarcador o consignatario de la mercancía, tanto de importación como de exportación, que solicite servicio en tiempo extraordinario, conforme los horarios que se detallan a continuación, sin tener atracado el buque al muelle que le corresponde esa mercancía, deberá efectuar el depósito previo y presentar pro forma, en donde solicita el personal y el equipo necesario para la atención a la mercancía.

El servicio en tiempo extraordinario para recepción, entrega, apertura de contenedor, inspección y fumigación de carga, será cobrado de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Tiempo Ordinario de lunes a sábados:
Turno diurno:
De las 07:00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13:00 Horas a las 18:00 Horas
Turno nocturno:
De las 19:00 Horas a las 23 :00 Horas.

Tiempo Extraordinario de lunes a sábados:
Turno diurno:
De las 12:00 Horas a las 13:00 Horas
De las 18:00 Horas a las 19:00 Horas
Turno nocturno:
De las 23:00 Horas a las 07:00 Horas

Días domingo y feriados:
Las 24 horas son extraordinarias

Cuando el cliente o usuario demande servicios en horas fuera del horario ordinario, días Domingos y días Feriados, deberá solicitarlo por escrito a la Dirección de Operaciones de APC, con suficiente antelación. Así mismo, cuando el cliente o usuario demande servicios en horario extraordinario nocturno, después de las 23:00 horas, deberá informar con dos horas de anticipación al área involucrada que brinda este servicio para asignar el personal necesario. En ambos casos, el cliente o usuario, deberá efectuar de previo el pago correspondiente.

Artículo 36: Recepción de Carga de Importación

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Toda carga general y a granel de importación será recibida y entregada al costado del buque (entrega directa), en vehículos de transporte terrestre o a través de tubería propiedad del cliente. La carga estará sujeta a inspección por las autoridades competentes según corresponda.

En caso que se soliciten espacios para almacenamiento de carga en contenedores, vehículos y mercancía general, el cliente o su Agente Naviero, previa coordinación con la APC y Dirección de Operaciones, deberán informar por escrito la fecha de llegada del buque, y si ésta varía, deberán notificar el cambio, haciéndola llegar por escrito, incluyendo la cantidad de carga a almacenar.

Los vehículos automotores pasarán a las áreas de almacenamiento de la APC, para ser segregados, y posteriormente entregados.

Artículo 37: Carga de importación y exportación en entrega indirecta
Los vehículos y mercancía general que se manejen en entrega indirecta pagarán de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario, y en los siguientes casos se cobrará recargo:

1. En caso que los vehículos sean descargados y carezcan de información de su consignación, éstos serán ubicados en un solo lote, teniendo que pagar el consignatario de los vehículos un recargo por la segregación, adicional a Ja tarifa establecida por metros cúbicos.

2. En caso de mercancía general cuando sea descargada y carezca de información de su consignación, ésta será ubicada en un solo lote, teniendo que pagar el consignatario de la mercancía un recargo por la segregación, adicional a la tarifa establecida por tonelada métrica o metro cúbico.

Artículo 38: Derecho de Puerto a la Carga
Se cobrará derecho de puerto de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario por el uso de las instalaciones portuarias para el manejo de la carga de importación, exportación y tránsito.

Artículo 39: Manejo de Contenedores Llenos y Vacíos
Se cobrará por movimiento en el cargue o descargue de contenedores llenos o vacíos, transferencia del costado del buque a patios de almacenamiento y viceversa, así como la recepción y entrega en patios, de conformidad a lo establecido en el presente documento.

Cuando la reestiba del contenedor a bordo se realice tanto con las grúas del buque como con las grúas del puerto, se cobrará de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Se considera reestiba vía muelle al movimiento en el cual el contenedor, es

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

descargado del barco y puesto en el muelle o plataforma (chasis), y posteriormente embarcado en el mismo buque. Cuando la reestiba del contenedor se haga vía muelle se cobrará la tarifa correspondiente al descargue o cargue de contenedor y de acuerdo al tipo de grúa que se utilice en el movimiento.

Aplicará un sobrecargo establecido en el presente documento a todo contenedor (Open Top, Flat Rack o Plataforma) que contenga carga cuya dimensión exceda las del contenedor (carga sobredimensionada o OOG por sus siglas en inglés).

Aplicará un sobrecargo establecido en el presente documento a todo contenedor que contenga carga considerada como peligrosa de acuerdo al código IMDG de la OMI.

Artículo 40: Movimiento interno de contenedores

Se cobrará en concepto de movimiento interno de contenedores, cuando se requiera mover un contenedor desde el área donde se encuentre apilado/almacenado a las áreas destinadas para fines de inspección, fumigación, vaciado total o parcial de su contenido de carga y otros, y su retorno a la misma área, por cada movimiento.

Para la prestación de este servicio, aplican las siguientes disposiciones:

a) Todo contenedor que sea objeto de movimiento interno para fumigación, inspección, vaciado total o parcial de su contenido de carga a un área de vaciado determinada para tal fin, se otorga hasta un máximo de setenta y dos (72) horas para su permanencia en dicha área, caso contrario, se apilará en otra área, asumiendo el consignatario, embarcador o agente aduanero el costo de este movimiento.

b) El tiempo permitido de 72 horas referido en el inciso anterior, está relacionado al tiempo máximo post fumigación si el producto fuese fumigado con bromuro de metilo o gastoxin, para otros casos, esta permanencia no será mayor a 24 horas.

c) Cuando a solicitud de la agencia aduanera se realiza la segregación de un contenedor, y no se realiza la inspección o despacho por causa imputable al Agente Aduanero, la misma está obligada a pagar la tarifa correspondiente por los movimientos que se incurrieron para atender su solicitud.

d) Cuando una agencia aduanera solicite el servicio de movimiento interno, sin haberlo programado previamente, estará obligada a pagar la tarifa correspondiente por los movimientos en que se deba incurrir para atender su solicitud.

e) Cuando el oficial del buque solicite el envío de contenedores al buque (exportación, sean secos o refrigerados) de acuerdo a su peso según VGM (de mayor peso al menor}, y para esto se requiere mover otros contenedores, la agencia naviera está obligada a pagar la tarifa correspondiente por los movimientos en que se deba incurrir para atender su solicitud.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 41: Movimiento y transferencia interna de contenedores
Se cobrará en concepto de movimiento y transferencia interna de contenedores, cuando se requiera mover un contenedor desde el área donde se encuentre apilado/almacenado a las áreas destinadas para fines de inspección, fumigación, vaciado total o parcial de su contenido de carga y otros, y su retorno a la misma área utilizando los equipos del puerto, por cada movimiento.

Para la prestación de este servicio, aplican las siguientes disposiciones:

a) Cuando una agencia aduanera solicite realizar movimiento adicional de contenedor del área de apilamiento al área de inspección (escáner) y luego retornar a la misma área, la agencia está obligada a pagar la tarifa correspondiente por el servicio brindado.

b) Cuando una agencia aduanera solicite realizar movimiento adicional de contenedor del área de apilamiento para su pesaje en báscula y luego retornar a la misma área, la agencia está obligada a pagar la tarifa correspondiente por el servicio brindado.

c) Cuando una agencia aduanera solicite realizar movimiento adicional de contenedor del área de apilamiento para la fumigación de su carga y luego retorna a la misma área, la agencia está obligada a pagar la tarifa correspondiente por el servicio brindado.

Artículo 42: Movimiento de pontones en losa de muelle
Se cobra tarifa por el movimiento de pontones del buque en losa de muelle, por pontón por movimiento.

Artículo 43: Manejo y transferencia de contenedores de APPI I a la zona primaria de la APC
Es el servicio que de manera opcional se brinde a los contenedores con carga de exportación para su recepción en el APPI I, manejo y transferencia a la zona primaria de la APC, utilizando los equipos del puerto.

Artículo 44: Manejo de Carga a Granel
Toda carga a granel (líquida o sólida), deberá ser manejada con el equipo del buque (grúa, tubería o banda). El granel seco deberá estar estibado en condiciones normales para evitar accidentes laborales durante el descargue. Mercancía a granel en estado petrificado deberá ser triturada para facilitar su manejo. Para tal efecto, la APC dispone de equipos, los que deberán ser alquilados por los clientes para su uso, y deberán ser pagados de acuerdo a tarifas vigentes o bien utilizar los equipos auxiliares de las empresas de estiba.

Cuando el puerto no cuente con los recursos o equipos solicitados, el Agente Naviero, consignatario o embarcador deberán contratarlos, pagando todos los servicios

portuarios adicionales que esto implica (almacenamiento, seguridad, servicios mecánicos, etc.).

Con el fin de mejorar los rendimientos portuarios, no se permiten actividades de empaque o embalaje de productos a granel al costado del Buque.

Artículo 45: Manejo de Vehículos Descargados o Cargados en buque
Aplicará este cobro a todo vehículo que se cargue o descargue en la APC. Cuando se utilicen equipos del puerto para trasladar vehículos que no puedan ser movilizados haciendo uso de sus propios medios de tracción, y estos sean transferidos al área de almacenamiento y viceversa, se cobrará además el alquiler del equipo de acuerdo a la tarifa establecida.

En caso que se realicen re-estibas abordo se aplicará el 50% de la tarifa de manejo de vehículos conforme el rango al que pertenezca.

Artículo 46: Derecho de Muellaje
Toda carga que pasa por el puerto deberá pagar el Derecho de Muellaje por el uso de las instalaciones portuarias, sea importación o exportación.

Artículo 47: Derecho Uso de Instalación de Tuberías
La APC cobrará a los usuarios de la terminal liquida, un canon mensual por derecho de uso del muelle, de toda tubería instalada en dichas estructuras, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Artículo 48: Requisitos para Retirar Carga en APC
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) Presentar liberación de la línea naviera, liberación aduanal y la documentación del régimen logístico al que haya sido sometido.

Una vez cumplido todos los requisitos antes mencionados, se hará solicitud vía electrónica del medio de transporte por parte de la Terminal de Contenedores al APPI.

Artículo 49: Sobre el almacenaje libre o período de gracia
La mercancía general no goza de período de gracia en el Recinto Portuario, por lo que empezará a computarse el almacenaje a partir del descargue del buque o ingreso a los APPI, a excepción de contenedores y vehículos que se sujetarán al siguiente período

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

de gracia:

a) Vehículos Automotores 04 (cuatro) Días calendario de período de gracia

Toda carga que sea de entrega directa de conformidad a los procedimientos aduanales, se considerará carga entregada una vez que la misma sea descargada del buque y colocada sobre la plataforma del medio de transporte. Si por algún caso fortuito, el receptor deba dejar la carga en camiones y almacenada en APC. El receptor deberá asumir los costos de entrega y almacenaje y cualquier otro servicio complementario que se le suministre, desde la fecha en que fue descargada del buque hasta su salida.

El período de gracia para los vehículos inicia a computarse a partir de que finalice el descargue del buque.

La mercancía peligrosa no goza del período de gracia, sino del periodo que se le autorice para su estadía en el recinto portuario de acuerdo a su clasificación e indicado en el artículo correspondiente.

Artículo 50: Requisitos Previos para Recibir Mercancía de Exportación de Entrega Directa

Los requisitos para que la APC pueda recibir mercancía de exportación de parte de los embarcadores son los siguientes:

a) Listado que contenga descrita la mercancía a embarcarse, por vía FAL - 65.

b) Depósito previo de conformidad a proforma, por los servicios y derechos de puerto que correspondan.

c) Boleta única de exportación.

Artículo 51: Limitación de Recibo de Carga de Exportación

La APC solamente recibirá carga de exportación que esté contemplada en lista de carga enviada y actualizada por la Agencia Naviera representante del buque y que las mismas cumplan con todos los requisitos para su exportación. No se aceptarán enmiendas ni manchones a los documentos presentados.

En la reunión de planificación de atención al buque, definirán la cantidad y mecanismo de recepción de contenedores vacíos.

Para contenedores de exportación llenos, el Agente Naviero debe de entregar la Lista de Mercancía a la Terminal de Contenedores, en horas hábiles de oficina, en la cual se establecerán las condiciones para el almacenamiento temporal, en consenso y aceptación por parte del Agente Naviero.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Cuando se trate de contenedores de exportación con mercancía peligrosa, no transitarán hacia la zona primaria del puerto mientras no haya cumplido con los requerimientos exigidos para este tipo de carga.

Artículo 52: 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, y deberán entregar la carga al costado del buque, apegándose a las disposiciones y reglamentaciones para ingresar y transitar en el Recinto Portuario.

Cuando el buque no esté atracado y se trate de contenedores refrigerados, éstos también tendrán prioridad en el ingreso al Recinto Portuario, donde se asegurará las conexiones a los dispositivos generadores. Además, están en la obligación de cumplir con los procedimientos establecidos en el APPI y conforme Acta Acuerdo Operativa previamente establecida.

Artículo 53: Retiro de Carga General de Exportación No Embarcada
Toda carga general (vehículos, bultos y otros) de exportación para que pueda ser retirada del Recinto Portuario, por no haberse embarcado en el buque planificado, perderá el período de gracia de almacenaje debiendo ser retirada inmediatamente, pagando previamente el almacenaje desde la fecha en que fue recibida hasta la fecha de retiro, más la entrega y los servicios complementarios que fuesen necesarios.

Artículo 54: Requisitos Previos para Recibir Carga Contenerizada de Importación
a) Solvencia económica y depósito previo de todos los servicios y derechos del puerto.

b) Capacidad de manipulación y transporte de mercancía al momento de su retiro.

c) Los contenedores clasificados CLASE 1 Explosivos: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, CLASE 3.1 Líquidos inflamables: 3.2, 3.3, CLASE 4 Sólido Inflamable: 4.1, 4.2, 4.3, CLASE 5 Peróxido orgánico: 5.1, 5.2, CLASE 6, Sustancias toxicas inflamables: 6.1, Sustancias infecciosas: 6.2, CLASE 7 Radiactivos, deben ser retirados en entrega directa, el resto de clases del Código IMDG (2.2, 8 y 9), podrán ser almacenados, sin gozar de período de gracia.

d) Cuando el contenedor que contenga mercancía peligrosa no esté manifestado, no esté rotulado o mal rotulado se podrán atender en el puerto bajo la condición de entrega directa al costado del buque y se aplicarán recargos indicados en el presente documento.

e) Para el suministro de energía eléctrica, el Agente Naviero debe garantizar un técnico para la conexión, desconexión y control de temperatura de estos contenedores. Cualquier daño que se incurra en los tomacorrientes del puerto, los interruptores u otros por causa del contenedor conectado, los gastos por los daños serán asumidos por la Línea Naviera a la que pertenece el contenedor.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

f) Al finalizar las operaciones de importación de los buques se realizará Acta de Incidencia Operativa que será firmada por las partes involucradas.

g) Una vez liberado el contenedor por parte del Agente Naviero al usuario para la desconsolidación, APC no se hace responsable por daños que surjan a la carga o contenedor, en el proceso de la manipulación.

Artículo 55: Almacenaje Libre o Período de Gracia de Contenedores
Se permite el almacenaje de carga en contenedores en el Recinto Portuario conforme los siguientes criterios:

a) Contenedores Llenos (Importación) 05 (Cinco) Días de 24 horas de periodo de gracia.

b) Contenedores Vacíos (Importación) 05 (Cinco) Días de 24 horas de periodo de gracia.

c) Contenedores Llenos y Vacíos embarcados (Exportación) 05 (Cinco) Días de 24 horas de período de gracia.

d) Contenedores Llenos y Vacíos (Tránsito y/o Transbordo) 05 (Cinco) Días de 24 horas de período de gracia.

e) Contenedores Llenos y Vacíos reprogramados (Exportación) 03 (Tres) Días de 24 horas de período de gracia.

1) Los contenedores llenos con carga de exportación que no fueran embarcados para el buque programado y se solicite que sean reprogramados para un siguiente buque, gozarán de un período de gracia de tres (03) días, a partir de la fecha y hora de ingreso a las instalaciones portuarias. Si estos no fueran embarcados en la fecha de reprogramación que se haga, perderán su período de gracia, debiendo cancelar por almacenaje desde la fecha y hora de ingreso a las instalaciones portuarias hasta su posterior embarque, más recargo establecido en el pliego tarifario, al igual que los movimientos adicionales que se incurran para dar espacio a los contenedores embarcados.

2) Finalizado el período de gracia, cuando se presente el caso de un día fraccionado se cobrará el equivalente a un día, si y solo si se superan seis (6) horas. Las primeras seis (6) horas de un día fraccionado no se cobrarán.

3) Para aquellos barcos portacontenedores que lleguen al puerto y no puedan atracar al arribo por falta de disponibilidad de muelle, por marea, o en aquellos casos en los que la autoridad portuaria suspenda las operaciones de carga/ descarga o atención al buque y lo mande a fondear, este tiempo no correrá para efectos del conteo del

periodo de gracia libre de cargo en el caso de las exportaciones. En estos casos el conteo se reanudará hasta que el buque reinicie su proceso de carga y descarga. Para todos los efectos el conteo del período de gracia debe detenerse a la fecha y hora de arribo de la nave a la rada.

4) Los contenedores de transbordo y de exportaciones (llenos y vacíos), que no sean embarcados, y los de importación y de tránsito, que no sean retirados del Recinto Portuario vía terrestre, no gozarán del período de gracia. Los contenedores de exportación deben pagar los movimientos de recepción y despacho y otros servicios que se le brinden.

5) A los contenedores de importación vaciados dentro del recinto portuario y que sean retirados antes de las 12:00 hrs del día siguiente no se le aplicará tarifa por almacenaje. En el caso que no sean retirados en el plazo mencionado, se le cobrará tarifa por almacenaje desde la fecha en que fue vaciado hasta su retiro, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

6) De programar el contenedor de importación que haya sido vaciado en el puerto y agregado en una lista de exportación, deben pagar el movimiento del stock de vaciado al de exportación y almacenaje, a partir de la fecha que quedó vacío, más cualquier servicio adicional que haya requerido.

7) Los contenedores de importación/tránsito que no sean retirados del recinto portuario y se programe su reembarque, no gozarán de período de gracia, y pagará el movimiento del stock de importación a exportación.

8) Los contenedores llenos de exportación que por decisión del embarcador sean retirados del recinto portuario, no gozarán del período de gracia y deberán pagar de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

9) Los contenedores vacíos de exportación que no son embarcados, deberán ser retirados una vez que haya zarpado el buque, no gozando de período de gracia, pagando los servicios de movimientos que se brinden y almacenaje desde la fecha que ingresaron al Recinto Portuario hasta su retiro.

10) Para contenedores de Importación, iniciará el período de gracia por almacenaje libre a partir del tiempo de finalización de las operaciones del buque, exceptuando las mercancías peligrosas.

11) Para los contenedores de Exportación, iniciará el período de gracia por almacenaje libre a partir de la fecha y hora de ingreso del contenedor a la zona primaria del puerto (recinto portuario) y en los casos de los contenedores de Tránsito y Transbordo, a partir de la fecha y hora de descargue del contenedor, se exceptúan las mercancías peligrosas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 56: Requisitos Previos para Recibir Carga Contenerizada de Exportación

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

1) Lista oficial de carga de exportación (vía electrónica con acuse de recibo), que contenga descrita la cantidad de contenedores con sus siglas y número, producto, tamaño, embarcador y destino. Sólo se permitirá una lista por día.

En caso de contingencia (falta de energía eléctrica en el puerto), la lista de mercancía se hará en papel con acuse de recibo en el mismo.

2) Depósito previo de todos los servicios y derechos de puerto que correspondan.

3) Se debe realizar Acta de Almacenaje de Contenedores, cumpliendo con el Artículo 51.

4) Boleta Única de Exportación presentada en la Ventanilla Única de APPI.

5) No se permite la recepción de contenedores llenos, si éstos no se encuentran dentro de una Lista Oficial de Mercancía.

6) No se permite la recepción de contenedores vacíos, sin antes haber realizado el Acta de Almacenaje, cumpliendo con lo establecido en los Artos. 51 y 55 y éstos deben de venir limpios y sin rombos de mercancías peligrosas.

7) El almacenamiento de contenedores refrigerados estará sujeto a la cantidad de tomas de energía disponible al momento de la recepción.

8) Para el suministro de energía eléctrica, el Agente Naviero debe garantizar un técnico para la conexión, desconexión y control de temperatura de estos contenedores. Cualquier daño que se incurra en los tomacorrientes del puerto, los plugs u otros por causa del contenedor conectado, los gastos por los daños serán asumidos por la Línea Naviera a la cual pertenece el contenedor.

Artículo 57: Regulaciones a Unidades de Transporte de Contenedores de Exportación

El tránsito de unidades con contenedores de exportación al área primaria del puerto, se realizará una vez concluidos los trámites necesarios y en apego a la organización que para tal fin está establecido en la terminal portuaria.

Artículo 58: Servicios Complementarios

La APC podrá prestar Servicios Complementarios para facilidad de los clientes, tanto a la carga como a los buques.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

En el caso del servicio por parqueo de vehículos, autobuses y microbuses, que ingresen a retirar y dejar turistas que viajan en buques crucero, las tarifas establecidas en este servicio incluyen el ingreso y parqueo del vehículo en el Recinto Portuario para transportar a los turistas, así como también al reingreso y parqueo a su retorno para dejar a los turistas. El tiempo de duración del servicio de parqueo es de 24 horas. Las tarifas para vehículos establecidas se podrán pagar en Córdobas, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de prestación del servicio.

Artículo 59: COCATRAM

Se pagará por parte de las Agencias Navieras, por tonelada métrica o metro cúbico movilizado de Mercancía de Importación y Exportación, cargada y/o descargada de los buques, por Derecho de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Se exceptúan las siguientes mercancías: Petróleo y Banano. Este valor es retenido por la APC y enterado mensualmente al organismo señalado.

Artículo 60: Parqueo y Estadía de Vehículos en los Ante Puerto Punta Icaco

a) Parqueo en Tránsito:

1. Con asignación de carga de importación se le aplicará a los vehículos que ingresen al APPI-II, previa liberación de la carga por parte de la Agencia Naviera. Pagará la tarifa establecida en el presente pliego tarifario.

2. Con asignación de carga con contenedores de exportación, con documento ya autorizado por DGA, pagará la tarifa establecida en el presente pliego tarifario.

b) Parqueo Temporal:
Se aplicará a aquellos vehículos que soliciten parqueo por medidas de seguridad de la carga vinculado a la actividad logística portuaria.

c) Parqueo para evacuaciones de contenedores vacíos de importación y exportación:
Se aplicará a todos los vehículos que laboran en el traslado de contenedores vacíos de los diferentes predios hacia el Recinto Portuario y viceversa. Pagará la tarifa por contenedor de 40' o dos contenedores de 20' sobre la misma rastra.

d) Parqueo con Estadía de tres días:
Se le aplicará a la mercancía de exportación que ingrese al APPI-I sin la documentación para su exportación dentro de las 72 horas hábiles, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario, esta tarifa incluye uso de servicios higiénicos y vigilancia en APPI-I.

e) Parqueo para camiones de importación de buques carga granel sólido:
Se aplicará a todos los camiones que laboran en el descargue del producto a granel sólido.
Pagará la tarifa establecida en pliego tarifario, cada 24 horas mientras duren las

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

operaciones de descargue del producto.

f) Parqueo para camiones de exportación de buques carga granel sólido:
Se aplicará a todos los camiones que laboran en el cargue del producto a granel sólido. Se le aplicará de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario:

1. Exportaciones dentro de la jurisdicción de Corinto, pagará de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario, cada 24 horas, mientras duren las operaciones de descargue del producto.

2. Exportaciones fuera de la jurisdicción de Corinto, pagará de conformidad a lo establecido en pliego tarifario, cada viaje, mientras duren las operaciones de descargue del producto.

g) Tarifas Especiales:
Se aplicará a todo equipo pesado que solicite parqueo en el APPI (Grúas, Buses, Maquinarias Especiales, etc.). Pagará la tarifa establecida en el presente pliego tarifario.

h) Parqueo fuera de bodega arrendada:
Se le aplicará tarifa a los camiones que estén manipulando productos (ej. azúcar) en la bodega APPI.

i) Llenado y Vaciado de contenedores en APPI:
Se cobrará tarifa por tonelada métrica o metro cúbico.

CAPITULO V: DE LA TERMINAL LIQUIDA

Artículo 61: 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:

a) Todo consignatario o embarcador de mercancía peligrosa (petróleo crudo y sus derivados, y otras sustancias como grasa amarilla, aceites, soda cáustica, sebo desproteinado u otros similares) es responsable del descargue/cargue de dicho producto por medio de tuberías en el muelle liquido de la APC y está obligado a tomar previamente todas las medidas pertinentes para prevenir cualquier riesgo o peligro inminente que pueda causar daño a la infraestructura portuaria, el producto, el medio marino y áreas adyacentes.

b) Es obligatorio el uso de barreras de protección conforme Resolución Ministerial DGTA 003-2009, para hidrocarburos.

c) El consignatario o embarcador que maneje las mercancías peligrosas antes

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

mencionadas, deberá contar con un plan de contingencia aprobado por la DGTA, para enfrentar cualquier eventualidad o siniestro.

d) Todo consignatario o embarcador que haga uso de la Terminal Líquida de APC deberá obligatoriamente realizar de forma periódica (dos veces al año), y en coordinación con la APC y DGTA, ejercicios y simulacros aplicando las técnicas de respuesta que correspondan y utilizando equipos de control y recolección, de acuerdo al tipo de producto que maneje.

e) Los consignatarios y embarcadores de mercancía que operen la Terminal Líquida de APC, deberán contar con los medios técnicos mínimos adecuados y accesibles para el control y recolección del tipo de producto que manipulen, 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 dicho suceso, notificando obligatoriamente y de manera inmediata a la APC y DGTA del percance.

f) Si la magnitud de la eventualidad es superior a la capacidad material y humana del consignatario o embarcador, éste deberá solicitar recursos adicionales a la APC y DGTA, conforme lo estipulado en Acuerdo Ministerial DGTA 055-2009, a otras instituciones y empresas afines con el objeto de que puedan brindar asistencia técnica y el equipo necesario, asumiendo el consignatario y/o embarcador los costos que este servicio genere.

g) El consignatario o embarcador, en caso de presentarse un derrame, será el responsable de la limpieza y restablecimiento de las zonas afectadas. De igual manera, está obligado a asumir los costos totales que impliquen las labores de limpieza, medidas de mitigación y daños conexos.

Todo consignatario o embarcador está obligado a presentar en el Departamento de Control Carga de APC, los siguientes documentos:

1. Importación: RESA (Registro de Entrada y Salida del Almacén) una vez DGA haya entregado la liquidación del buque.

2. Para los buques de mercancía a granel líquida, el consignatario está en la obligación de presentar 12 horas después de haber finalizado el descargue el Acta Acuerdo de Distribución por Consignatario firmada entre la DGA y los consignatarios.

3. Cuando la Agencia Naviera envíe manifiestos y B/L de mercancía líquida de importación para un solo consignatario y posteriormente los B/L sean endosados por éste a otro cliente, la Agencia Naviera o el consignatario debe presentar el B/L y manifiesto endosado con su tonelaje correspondiente, así como también la distribución, falta de abordo o excedente, en un lapso de 12 hrs. después de finalizado el descargue.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

4. Exportación: Copia del Conocimiento de Embarque, 24 horas después de finalizada la operación del buque.

Procedimientos operativos para la atención a Buque Tanques

a) El Agente Naviero y/o los consignatarios de la mercancía deben cumplir con el proceso establecido: Confirmación de condiciones para los buques, enviando el Q-88 previamente a su contratación y enviar a las autoridades correspondientes todos los documentos establecidos en el Reglamento Operativo Portuario y Tarifas y en el Convenio FAL - 65.

b) Cuando las condiciones de calado que presente el buque, obligan a acordar condiciones particulares para su atención, la Dirección de Operaciones APC coordinará que estas operaciones especiales se planifiquen solicitando que el muestreo (draft o sondeo) del producto se realice en la Estación Piloto y no en el muelle, para ahorrar tiempos. Los medios y equipos a conectar para la descarga del producto deben estar instalados una hora antes de la llegada del buque, en la tubería correspondiente al producto a recibir.

c) Tener en cuenta que al momento de recibir un barco debe garantizarse que las condiciones de seguridad para la recepción en tierra en los planteles y buque sean óptimas y que el buque igualmente esté preparado con todas las medidas preventivas y de respuesta para el descargue.

d) Para la atención de buques tanques se invitará a todas las Autoridades pertinentes, para que se presenten a la reunión de planificación de estos buques y su presencia y/o ausencia constarán en Acta. Esto contribuye a mejorar la coordinación de todas las instancias en las operaciones y seguridad de las mismas.

e) Debe asegurarse la regulación de los vehículos que se deben estacionar con autorización de la APC en el sector del Muelle Líquido.

f) Deben completarse y exigirse el uso de los medios de protección personal a todos los involucrados en las operaciones.

g) Los buques deben bajar las escalinatas con el objeto de facilitar el acceso al buque de las autoridades que participan en la Visita Oficial.

h) El personal y los equipos que son utilizados en la colocación de booms, deberán estar debidamente certificados por la DGTA para poder realizar dichas actividades.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Artículo 62: De la Protección Portuaria de la APC
La APC 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.

Artículo 63: 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 APC 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 APC 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.

Artículo 64: De Las Medidas Para La Seguridad y Protección Portuaria
El Gerente de la APC, a través del OPIP, regulará las medidas de Seguridad y Protección de Puerto Corinto, con el apoyo del Subcomité de Protección Portuaria.

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

a) Garantizar el desarrollo normal de las actividades propias de Puerto Corinto.

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

c) Adoptar 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.

d) Monitorear la ejecución del plan de protección de la instalación portuaria particularmente las medidas básicas de protección, tanto física como operativa, que se hayan tomado según el nivel de protección.

e) Realizar evaluaciones periódicas ante posibles amenazas que vulneren la Instalación Portuaria.

Artículo 65: De las medidas en el Ingreso, Circulación, Permanencia y Salida en el Ante Puerto Punta Icaco y Recinto Portuario
La APC a través del OPIP 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

y salir del recinto portuario y los APPI I y II, deberán presentar documento de identificación (cédula, licencia de conducir y pasaporte si es extranjero), recibiendo a cambio un pase que restringe la movilización al área establecida por el mismo, debiendo sujetarse a los Reglamentos, Normativas de circulación, estacionamiento, límites de velocidad, responsabilidad por daños ocasionados a las instalaciones, facilidades portuarias, y equipos y protocolos de seguridad e higiene.

Artículo 66: Tarifas de Protección Portuaria
Se cobra tarifa de protección portuaria para financiar el programa de seguridad y protección portuaria establecido en la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, de acuerdo a lo siguiente:

a) Tarifa de protección portuaria al buque, aplicado a cada buque que recale en la APC.

b) Tarifa de protección portuaria a la carga, se cobra por TM o M3 a mercancía general que permanezca en el Recinto Portuario o sea desconsolidada de contenedores en los APPI.

c) Cargo por seguridad del terminal, aplicado a cada contenedor lleno de importación o exportación.

Artículo 67: Del Departamento de Seguridad Industrial y Ambiente Laboral
Le corresponde al Departamento de Seguridad Industrial y Ambiente la aplicación del Reglamento Técnico Organizativo (RTO), que establece las normas técnicas preventivas, medidas y disposiciones de higiene y seguridad en las diferentes áreas que dependen de APC y a las actividades a cargo de concesionarios, contratistas, arrendatarios, operadores de terminales y usuarios de las instalaciones y facilidades portuarias.

Además, debe asegurar la aplicación del Reglamento de Seguridad en las Operaciones de la Terminal de Mercancía Liquida (RSOTCL) instalada en APC, con la finalidad de desarrollar e implementar las acciones técnicas preventivas que garanticen la seguridad en las operaciones de cargue y descargue de mercancía granel liquida.

Adicionalmente velará por la aplicación del Reglamento de Transporte, Manipulación, Almacenamiento y Estiba de Mercancía Peligrosa, en buques y puerto, clasificadas en el Código IMDG, de la OMI, de la siguiente forma:

CLASE 1: Explosivos
CLASE 2: Gases
CLASE 3: Líquidos inflamables
CLASE 4: Sólidos inflamables y otras sustancias
CLASE 5: Sustancias oxidantes y peróxido orgánicos

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

CLASE 6: Sustancias venenosas y sustancias infecciosas
CLASE 7: Sustancias radioactivas
CLASE 8: Sustancias corrosivas
CLASE 9: Sustancias peligrosas varias

CAPITULO VII: DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA

Artículo 68: Permiso de Operar Dentro del Puerto

La APC podrá conceder autorización de operación dentro del Recinto Portuario, mediante contrato, a Empresas Privadas de Estiba que se encuentren legalmente constituidas y debidamente autorizadas para operar como tal por la autoridad competente, y que haya cumplido con todas las Normas Jurídicas que demanda el funcionamiento de este tipo de Empresas.

Artículo 69: 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 mercancía, y respetando las tarifas máximas establecidas por la autoridad competente.

Los usuarios o consignatarios de mercancía podrán contratar a través de la Empresa de Estiba, al personal para el manejo de su mercancía.

Artículo 70: De la Responsabilidad

En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños y perjuicios 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.

Si la Comisión de Investigación de Accidentes dictamina que el daño causado a los aparejos y equipos portuarios o del buque es responsabilidad de la Empresa de Estiba, conforme resolución de la autoridad competente, la Empresa de Estiba asumirá totalmente el pago de dichos daños.

La APC no se hace responsable por cualquier pérdida o daño total o parcial que sufra la mercancía cuando la Comisión de Investigación de Accidentes dictamine que el daño es responsabilidad de las Empresas Privadas de Estiba. En estos casos, cualquier tipo de reclamo deberá ser tramitado y resuelto ante la correspondiente Empresa de Estiba.

Las Empresas Privadas de Estiba deberán contratar una póliza de seguro, en dependencia del valor y volumen de mercancías que manejan, dicha póliza servirá para cubrir los daños que puedan sufrir la mercancía, aparejos y equipos propiedad de la APC, que manipulen al momento de las operaciones portuarias.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Las pólizas de seguros deberán ser emitidas por una institución autorizada en el país, las que serán renovables anualmente de conformidad al Artículo 8 del Acuerdo Ministerial No. 66-2007 del 31 de Agosto 2007.

Artículo 71: Organización del Trabajo

La APC 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 y/o Agentes Embarcadores/Receptores de carga, contratarán el número de cuadrillas necesarias de las Empresas Privadas de Estiba, de conformidad con lo acordado en la reunión de planificación de las operaciones de cargue y/o descargue, tomando en consideración los planos de estiba y otra información necesaria para 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 mercancía 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 mercancías y que cuyos casos hayan sido debidamente comprobados.

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

Es obligación de las Empresas Privadas de Estiba el aseguramiento y protección de las mercancías durante el descargue y/o cargue en el buque, muelle y camiones/furgones.

Cualquier reclamo o inconformidad por la calidad de los servicios prestados por las Empresas Privadas de Estiba deberá hacerse directamente a ésta, informando sobre lo sucedido a la APC y DGTA, para que ésta última tome 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.

Artículo 72: De la Coordinación con el Puerto

Habrá una coordinación permanente entre el jefe del Departamento de Operaciones a los Buques de la APC, el Agente Naviero y el Jefe de Operaciones de la Empresa

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Privada de Estiba con el fin de obtener el mayor rendimiento portuario.

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 documento a la recepción y entrega de éstos. Los daños ocasionados por negligencia a dicho equipo o a cualquier otro, serán asumidos por la Empresa Privada de Estiba que lo cause, para lo cual deberán contar con un seguro.

Artículo 73: De la Presentación de Documentos
Las Empresas Privadas de Estiba deberán proporcionar a la Oficina Seguridad y Protección Portuaria de la APC, con 24 horas de antelación, al inicio de las operaciones, los documentos siguientes, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos para tal fin.

a) Lista de personal integrado en cada una de las cuadrillas con sus respectivos cargos, números de cédula, INSS y lugar de ubicación.

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

Artículo 74: De la Higiene y Seguridad en el Recinto Portuario
Es responsabilidad de las Empresas Privadas de Estiba garantizar que sus trabajadores velen por 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 en el área de trabajo asignada y cumplan las disposiciones establecidas en la Legislación de Higiene y Seguridad del Trabajo y con las Normativas de Seguridad Portuaria, Ley General de Higiene y Seguridad No. 618.

Artículo 75: Del Ingreso del Personal al Recinto Portuario
Es facultad del OPIP no permitir el ingreso o el retiro del Recinto Portuario de cualquier trabajador o funcionario de alguna Empresa Privada de Estiba, cliente o usuario, por violación al presente Reglamento y-o disposiciones de carácter normativo o irrespeto a las diferentes autoridades o normativas de disciplina y seguridad de la APC.

CAPITULO VIII: PROHIBICIONES

Artículo 76: Prohibiciones
a) Se prohíbe ingresar al Recinto Portuario y a los APPI I y II, a toda persona que no participe en las actividades normales del Puerto. La APC a través de la DSPP controlará la entrada y salida de las áreas portuarias y solamente permitirá el acceso a las personas que para tal efecto estén autorizadas.

b) El máximo de velocidad permitido para los vehículos dentro del Recinto Portuario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

y/o los APPI I y II no excederá de diez (10) kilómetros por hora.

c) A todo conductor que cometiere una falta en el Recinto Portuario y en los APPI I y II, le será retirada la autorización para ingresar a dichas áreas por un tiempo estimado por las autoridades del puerto o bien de forma definitiva.

d) No se permitirá el estacionamiento dentro del Recinto Portuario y en los APPI I y II, de todo tipo de vehículo que transporte mercancía en lugares diferentes a los delimitados por la APC.

e) Se prohíbe que los usuarios del Recinto Portuario y de los APPI I y II 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 las zonas sensibles de riesgo en la que se manipula mercancía y transporta mercancía peligrosa. El desacato a esta prohibición por parte de los usuarios, se sancionará con la cancelación del permiso de ingreso al Recinto Portuario o los APPI I y II, por la APC.

g) Se prohíbe ubicar vehículos y mercancía cerca de los hidrantes, como violación a las normas internas que para tal efecto establece en la APC en materia de prevención de incendios.

h) Al personal que ingresa al Recinto Portuario y a los APPI I y II, se les prohíbe la portación de armas blancas o de fuego, así como fuegos artificiales y explosivos artesanales.

i) No se permite el ingreso al Recinto Portuario y a los APPI I y II a todo vehículo que presente fallas mecánicas y que no porte los extintores contra incendio.

j) No se permite el fondeo o anclaje en las áreas de maniobras o rada interior ni amarrarse a las boyas de señalización, a ningún tipo de buque, sea de pesca o de recreo.

k) Durante las maniobras de atraque, desatraque y/o movimiento de un puesto de atraque a otro solamente pueden estar presentes el personal autorizado de APC y la Agencia Naviera.

l) Se prohíbe en áreas restringidas el uso de equipos de filmación (cámaras fotográficas, cámaras de videos, teléfonos celulares) excepto que mediante previa solicitud del interesado sea autorizado por la Gerencia de APC a través de la DSPP.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

m) Para efectos de mantener las condiciones adecuadas de seguridad en las áreas de trabajo tanto en el Recinto Portuario y en los APPI I y II, todo personal debe utilizar y portar sus uniformes y equipos de protección personal (EPP) acorde con lo establecido.

n) El uso de medios de comunicación y de frecuencias privadas están limitados al trabajo, por lo que está prohibido el uso de los mismos para fines ajenos a lo establecido.

o) Los buques que se encuentran atracados o 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.

p) La APC prohíbe cualquier reparación abordo que pongan en peligro a su personal, instalaciones y/o facilidades portuarias.

q) Queda terminantemente prohibido que los buques arrojen desperdicios, o que buques tanques vacíen sus calas durante la permanencia en aguas jurisdiccionales del Puerto.

r) Se prohíbe a todo buque mercante ingresar a aguas jurisdiccionales del Puerto, fondear, levar anclas, atracar, desatracar o realizar cualquier otra maniobra sin el debido asesoramiento del Práctico Oficial de Navegación delegado por la APC.

s) Es terminantemente prohibido paralizar las maquinarias de propulsión de un buque atracado al muelle o fondeado.

CAPITULO IX: DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Artículo 77: 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 Corinto.

a) Recurso de Revisión:

Toda persona legitimada, que se considere agraviada por un acto, omisión o disposición administrativa emanada del Gerente Portuario de Corinto, 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, si lo hace de forma personal o en caso de ser mediante apoderado debe acreditar debidamente y anexar el poder, identificación del acto, omisión, disposición o resolución administrativa contra la cual

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

se recurre, motivos fácticos y/o técnicos que sustenten la impugnación, norma que a su criterio se ha violado, en su caso, y lugar para notificaciones.

El Gerente Portuario de Corinto tendrá siete (07) días hábiles 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, y las partes que no esté de acuerdo tendrá un plazo de 30 días hábiles para acudir a la vía judicial.

De no presentarse impugnación alguna en los plazos establecidos, las resoluciones quedarán firmes y serán de ineludible cumplimiento.

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.

Los plazos establecidos para la interposición de los correspondientes recursos comenzarán a correr, desde el día siguiente a aquél en que se hubiere efectuado el acto de comunicación o de notificación, del que la ley haga depender el inicio del cómputo, y se contará en ellos el día del vencimiento, que expirará a la medianoche. Los plazos para presentar y tramitar todos y cada uno de los recursos y mecanismos contemplados en este apartado se computarán como días hábiles.

CAPITULO X: TARIFAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26282