

[Ver enlace a Legislación Relacionada](#)

(NORMATIVA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA REGLA VI/2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (CONVENIO SOLAS), RELATIVA A LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES CON CARGA DE EXPORTACIÓN POR VÍA MARÍTIMA)

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 133-2016, aprobada el 23 de mayo de 2016

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 104 del 06 de junio de 2016

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 133-2016

El Ministro de Transporte e Infraestructura, en uso de las facultades conferidas de conformidad con los instrumentos legales siguientes: *Ley N° 290*, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicada en La Gaceta, Diario Oficial, No. 102, del 3 de junio de 1998; *Ley N° 612*, "Ley de Reforma y Adición a la Ley N° 290 "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo," publicada en La Gaceta, Diario Oficial N° 20 del 29 de enero de 2007; *Decreto N° 71-98*, Reglamento a la Ley N° 290, publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 205 del 30 y 31 de octubre de 1998; *Decreto N° 25-2006* "Reformas y Adiciones al Decreto N° 71-98 "Reglamento de la Ley N° 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 91 y 92 de los días 11 y 12 de mayo de 2006; *Ley N° 399*, "Ley de Transporte Acuático" publicada en La Gaceta N° 166 del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento, Decreto A. N. N° 4877, publicado en la Gaceta N° 245, del 19 de diciembre de 2006.

CONSIDERANDO

I

Que al tenor de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 399, Ley de Transporte Acuático, es competencia del Ministerio de Transporte e Infraestructura a través de la Dirección General de Transporte Acuático; Numeral I; Normar, regular y controlar el transporte acuático, en lo que a la seguridad de la navegación y la protección contra la contaminación se refiere; Numeral 6; **Promover la ratificación de los convenios internacionales en materia marítima, velando por su cumplimiento.**

II

Que el Estado de Nicaragua se adhirió al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), a través del Decreto N° 20- 2004, publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 61 del 26 de marzo de 2004, Adhesión

aprobada a través del Decreto A.N. No. 3960, publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 179 del 13 de septiembre de 2004, y Ratificado a través del Decreto N° 121-2004, publicado en La Gaceta, Diario Oficial No. 228 del 23 de noviembre de 2004.

III

Que para garantizar la seguridad del buque, la seguridad de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), enmendado, establece en su **"Regla 2"** de la "Parte A" del "Capítulo VI" (Regla VI/2), **la obligación del embarcador de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque**, disposiciones que han sido enmendadas mediante la Resolución MSC.380 (94), las que entrarán en vigor a partir del 01 de julio del presente año.

IV

Que es necesario establecer una Normativa conteniendo los procedimientos aplicables para un efectivo cumplimiento de las disposiciones del Convenio SOLAS, señaladas en el Considerando III.

POR TANTO

En uso de las facultades conferidas por las Leyes mencionadas, esta Autoridad;

RESUELVE

Artículo 1: Aprobar la presente **"Normativa para la implementación de la Regla VI/2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga de exportación por vía marítima"**.

Artículo 2: Objeto de la Normativa

La presente Normativa tiene por objeto proveer el Marco Jurídico y Operacional aplicable a la implementación de la "Regla 2" de la "Parte A" del "Capítulo VI" (Regla VI/2) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS).

Artículo 3: Definiciones

A efectos de la presente normativa:

3.1 por **MTI** se entiende al Ministerio de Transporte e Infraestructura.

3.2 Por **MIFIC** se entiende al Ministerio de Fomento, Industria y Comercio.

3.3 Por **DGA** se entiende la Dirección General de Aduanas.

3.4 Por **DGTA** se entiende a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura en sus facultades de autoridad de administración del Convenio SOLAS y Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

3.5 Por **CNNC** se entiende la Comisión Nacional de Normalización Técnica y Calidad.

3.6 Por **LANAMET** se entiende al Laboratorio Nacional de Metrología.

3.7 Por **equipo calibrado y certificado** se entiende todo instrumento de pesaje, ya sea balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla las normas técnicas nicaragüenses y/o normas técnicas obligatorias nicaragüenses aprobadas por la **CNNC**.

3.8 Por **sello del contenedor** se entiende el precinto o marchamo que coloca el embarcador.

3.9 Por **contenedor** se entiende un elemento de equipo de transporte:

a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;

b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;

c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin, y

d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:

i) por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados); o

ii) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

Nota: El término contenedor incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para graneles, etc. También incluye los contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque, excepto cuando estos contenedores son conducidos a o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos (que en todo momento se encuentre a no más de 200

millas náuticas de puerto seguro o de un lugar que pueda servir de refugio para los pasajeros y la tripulación y que la distancia entre el puerto de origen y el de destino no exceda las 600 millas náuticas. Esta definición no incluye ningún tipo de vehículo.

3.10 Por **contenedor lleno** se entiende el contenedor cargado de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/ envasado y de sujeción.

3.11 Por **elementos de la carga** se entiende como bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte marítimo.

3.12 Por **masa de la tara** se entiende la masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/ envasado ni de sujeción.

3.13 Por **bulto** se entiende uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte. Entre otros ejemplos de bultos cabe citar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/ envasados y los envueltos en cartón.

3.14 Por **material de embalaje/ envasado** se entiende todo material utilizado o que se utilice con los bultos y los elementos de la carga para evitar daños, incluidos, entre otros, las jaulas, cuñas para la arrumazón, bidones, cajones, cajas, toneles y patines.

3.15 Por **material de sujeción** se entiende todo material de estiba, trincas y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la carga arrumada en un contenedor.

3.16 Por **masa bruta** se entiende la suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/ envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.

3.17 Por **masa bruta verificada** se entiende la masa bruta total de un contenedor lleno, obtenida mediante uno de los métodos descritos en el Artículo 5 de la presente Normativa.

3.18 Por **buque** se entiende cualquier buque al que se aplique lo dispuesto en el capítulo VI del Convenio SOLAS. Esta definición no incluye los buques de transbordo rodado destinados a viajes internacionales cortos en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos a/o desde uno de estos buques.

3.19 Por **contrato de transporte marítimo** se entiende un contrato en virtud del cual

una compañía naviera se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete. El contrato puede figurar explícitamente en un documento o se podrá dar fe de él en documentos como un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

3.20 Por **embarcador** se entiende la persona natural o jurídica mencionada como embarcador en el conocimiento de embarque o documento de transporte multimodal equivalente y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte marítimo de mercancías con una compañía naviera.

3.21 Por **documento de expedición** se entiende el documento que utiliza el embarcador para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento debe adjuntarse a las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera.

3.22 Por **representante de la terminal** se entiende la persona que actúa en nombre del puerto de embarque.

3.23 Por **discrepancia** se entiende una diferencia en la medición de la masa bruta verificada entre dos equipos calibrados y certificados que se encuentre fuera del margen de $\pm 3 \%$ (tres por ciento).

Artículo 4: Ámbito de aplicación.

La presente Normativa es aplicable a todos los contenedores llenos, con carga de exportación proveniente de los centros generadores de carga nicaragüense, que en todo o en parte utilicen la vía marítima.

Artículo 5: Principios fundamentales

La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno corresponde al embarcador, aun cuando éste haya utilizado los servicios de un tercero.

Los contenedores llenos podrán embarcarse únicamente cuando el Capitán a través de su representante haya obtenido del embarcador, antes de su ingreso al recinto portuario, la masa bruta real verificada del contenedor.

Artículo 6: Métodos para obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno.

6.1 Se podrán utilizar los siguientes dos métodos mediante los cuales el embarcador puede obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno:

6.1.1 Método N° 1: Concluidos la arrumazón o el llenado y el sellado del contenedor, el embarcador podrá pesar el contenedor lleno o disponer de un tercero que lo pese.

6.1.2 Método N° 2: El embarcador, o un tercero autorizado que el embarcador haya dispuesto, podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada una de las masas.

6.2 Cuando un contenedor contiene carga de terceras partes, corresponde al embarcador, definido en el Artículo 3, párrafo 3.20, obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

Artículo 7: Documentación

Al tenor de la Regla VI/2 del Convenio SOLAS, el embarcador tiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos mediante el Método N° 1 o el Método N° 2 y de comunicar de manera oportuna en el documento de expedición la masa bruta verificada.

La declaración de la masa bruta verificada deberá estar firmada por el embarcador o la persona autorizada por éste para tal fin. La firma podrá ser una firma electrónica o el nombre en letras mayúsculas de la persona autorizada a firmarlo.

Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es preciso proporcionar su masa bruta verificada al Agente Naviero que representa al Capitán del buque y al representante de la terminal por medios tradicionalmente aceptados, con tiempo suficiente antes del embarque para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

La Agencia Naviera en representación del Capitán y el representante de la terminal portuaria deberán celebrar un acuerdo para garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor se comparta rápidamente.

Cuando un contenedor lleno se entregue en la instalación de una terminal portuaria, el representante de la terminal debe haber sido informado previamente por la agencia naviera en representación del Capitán, de la masa bruta verificada del contenedor proporcionada por el embarcador.

Compete a la agencia naviera, con la que el embarcador celebre el contrato de transporte, informar a éste, previo acuerdo con la terminal portuaria, del plazo concreto de presentación de la masa bruta verificada.

Artículo 8: Equipo

La balanza, la báscula puente, el equipo de izada u otros dispositivos utilizados para determinar la masa bruta verificada de los contenedores llenos, siguiendo los Métodos Nº 1 y Nº 2 arriba tratados, deberán ser equipos calibrados y certificados.

Artículo 9: Tráfico intermodal y transbordo de contenedores.

La masa bruta verificada de los contenedores llenos deberá comunicarse a la siguiente parte que se hace responsable del contenedor.

Cuando un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS entregue en la instalación de una terminal portuaria un contenedor lleno para su transbordo a un buque que también se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es obligatorio, en virtud de las reglas del Convenio SOLAS, que la masa bruta de cada contenedor que se entregue se haya verificado antes de que se proceda a su embarque en el buque que realiza la entrega. Así, todos los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de transbordo deberán disponer ya de la masa bruta verificada, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de transbordo. El buque que efectúe la entrega deberá notificar a la instalación de la terminal portuaria del puerto de transbordo la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. El Capitán del buque en el que hayan de embarcarse los contenedores llenos transbordados y la instalación de la terminal portuaria del puerto de transbordo deben confiar en la información proporcionada por el buque que efectúa la entrega.

Artículo 10: Discrepancias de la masa bruta.

Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno obtenida antes de llegar a la instalación portuaria y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida a solicitud de la agencia naviera en la instalación portuaria, deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por la instalación de la terminal portuaria, la que será comunicada a la agencia naviera respectiva para que incorpore esta modificación a sus documentos de embarque y la actualización del plano de estiba.

Artículo 11: Contenedores que superen su masa bruta máxima

En la regla VI/5 del Convenio SOLAS se estipula que los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación, relativa a la seguridad establecida en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (Convenio CSC), enmendado. Se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

Artículo 12: Contenedores vacíos

Es responsabilidad de las agencias navieras y los embarcadores disponer de prácticas y procedimientos para asegurarse de que los contenedores estén vacíos. La tara se indicará de forma visible en el contenedor de conformidad con lo estipulado en la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para el marcado y la identificación de los contenedores y será la tara que deberá utilizarse.

Artículo 13: Decisión final del Capitán respecto a la estiba o no estiba de un contenedor lleno.

En última instancia, y de conformidad con lo dispuesto en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, el Capitán del buque debería aceptar la carga a bordo de su buque solamente si está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras. En ninguna regla del Convenio SOLAS se restringe el principio por el cual el Capitán tiene pleno arbitrio para decidir si se autoriza el embarque de un contenedor lleno en su buque. Para que un contenedor se embarque en un buque se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es requisito previo que tanto el representante de la terminal como el Capitán o su representante conozcan con la suficiente antelación la masa bruta verificada del contenedor lleno para que la información se utilice en el plano de estiba del buque. Esto no da derecho, sin embargo, a proceder al embarque.

Artículo 14: Autorización para la declaración de la masa bruta verificada

El procedimiento y los requisitos que deben cumplir los embarcadores y los terceros prestadores del servicio para obtener la Autorización de la DGTA, para la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga de exportación por vía marítima, se establecen en el Anexo de esta Normativa, el que forma parte integral de la misma.

Artículo 15: Relación con las Normas en materia de transporte terrestre

La presente Resolución solo regula la declaración de la masa bruta verificada de los contenedores llenos con carga de exportación a efectos del transporte marítimo.

Artículo 16: Inspecciones DGTA

La DGTA realizará inspecciones periódicas o cuando lo estime conveniente a los embarcadores y terceros prestadores de servicios autorizados para la declaración de la masa bruta verificada, con el objeto de verificar el debido cumplimiento del contenido de esta normativa, de conformidad con las facultades establecidas en la Ley 399, Ley de Transporte Acuático y la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

Artículo 17: Fecha de entrada en vigor de la presente Resolución

La presente Normativa entrará en vigencia a partir del uno de julio del año dos mil dieciséis, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta Diario Oficial.

Dado en la Ciudad de Managua República de Nicaragua, a las cuatro y treinta minutos de la tarde del veintitrés de mayo de dos mil dieciséis. **(f) Ing. Pablo Fernando Martínez Espinoza, Ministro Ministerio De Transporte E Infraestructura.**

Anexo - Resolución Ministerial No. 133-2016

Procedimientos y requisitos para obtener la Autorización de la DGTA a efectos de emitir la "Declaración de la Masa Bruta Verificada".

A.1.1 La DGTA es la responsable de Autorizar a los embarcadores o a terceros que cumplan con los requisitos a efectos de emitir la Declaración de la Masa Bruta Verificada de los contenedores con carga mediante los métodos definidos en el artículo 6 de la presente Normativa.

A.1.2 Autorización a embarcadores.

A.1.2.1 Los embarcadores que apliquen para la Autorización de la DGTA a emitir la Declaración de la Masa Bruta Verificada de los contenedores con carga mediante los métodos descritos en el artículo 6 de la presente Normativa, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Llenar el formato de solicitud, persona natural o jurídica.
- Escritura de constitución de la persona jurídica, en su caso, debidamente registrada. Deberá presentar copia certificada o copia simple con vista al original. En el caso de las Zonas Francas, bastará que presenten únicamente la copia de la certificación de empresas de zona franca emitida por la autoridad competente.
- Copia de cédula RUC de la sociedad, empresa o empresario. Se exceptúan las Zonas Francas.
- Carta de representante legal o gerente designando a las personas que puedan firmar.
- Carta poder a favor del tramitador.
- Copia de cédula del tramitador.
- Dirección del o los lugares en donde se va a realizar el pesaje, a efectos de inspección.
- Especificar el método de pesaje a utilizar.
- Disponer de equipos propios o de un tercero que cuenten con documentos que certifiquen que dichos equipos se encuentren debidamente calibrados y certificados por

LANAMET o por un Laboratorio de Calibración Acreditado.

- Pago de la tasa por servicio correspondiente a C\$ 3,000.00 (tres mil córdobas netos), debiendo presentar con la solicitud del trámite la correspondiente minuta de depósito, en original y copia. El pago debe ser realizado en cualquiera de las entidades bancarias en donde la Dirección General de Transporte Acuático tiene cuentas aperturadas.

A.1.2.2 Una vez que la DGTA haya verificado el cumplimiento de los requisitos anteriores podrá extender al expedidor una Autorización para la Declaración de la Masa Bruta Verificada de los contenedores con carga.

A.1.2.3 Obligaciones de los embarcadores autorizados a emitir Declaración la Masa Bruta Verificada de los contenedores llenos:

- Mantener vigente el documento que certifique que el equipo a utilizar es un equipo calibrado y certificado.
- Mantener un libro de registro físico o electrónico con su respectivo número consecutivo, en donde se anote, entre otros, los siguientes:

Cuando se utilice el Método No.1:

Número de contenedor.

Fecha y hora de la realización del pesaje del contenedor.

Declaración de la Masa bruta verificada del contenedor.

Número de precinto (marchamo) del contenedor.

Fecha y hora de la colocación del precinto del contenedor.

Cuando se utilice el Método No.2:

Número de contenedor.

Hora de inicio del pesaje de los ítems que se van a cargar dentro del contenedor.

La cantidad y el peso de los bultos de carga,

La cantidad y el peso de los envases/embalajes,

La cantidad y el peso de los materiales de estiba, trincado y sujeción.

Fecha y hora en que se finalizó el pesaje.

Declaración de la Masa bruta verificada del contenedor

Fecha y hora en que se procedió a precintar el contenedor.

Número de sello del contenedor.

A.1.3 Autorización a terceros que presten el servicio de la Declaración de la Masa Bruta Verificada a los embarcadores.

A.1.3.1 Los terceros interesados en brindar el servicio de Declaración de la Masa Bruta Verificada a los embarcadores, que apliquen para la Autorización de la DGTA, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Llenar el formato de solicitud, persona natural o jurídica.
- Escritura de constitución de la persona jurídica, en su caso, debidamente registrada. Deberá presentar copia, con vista al original.
- Carta de representante legal o gerente designando a las personas que puedan firmar.
- Poder de representación suficiente del tramitador.
- Copia de cédula del tramitador.
- Copia de cédula RUC.
- Dirección del o los lugares en donde se va a realizar el pesaje, a efectos de inspección.
- Especificar el método de pesaje a utilizar.
- Disponer de equipos propios o de un tercero que cuenten con documentos que certifique que dichos equipos se encuentren debidamente calibrados y certificados por LANAMET o un Laboratorio de Calibración Acreditado.
- Pago de la tasa por servicio correspondiente a C\$ 3,000.00 (tres mil córdobas netos), debiendo presentar con la solicitud del trámite la correspondiente minuta de depósito, en original y copia. El pago debe ser realizado en cualquiera de las entidades bancarias en donde la Dirección General de Transporte Acuático tiene cuentas aperturadas.

A.1.3.2 Una vez que la DGTA verifica el cumplimiento de los requisitos anteriores podrá extender al prestador del servicio una Autorización para la Declaración de la

Masa Bruta Verificada de los contenedores con carga.

A.1.3.3 Obligaciones de los prestadores del servicio Autorizados para la Declaración de la Masa Bruta Verificada de los contenedores llenos:

- Mantener vigente el documento que certifique que el equipo a utilizar es un equipo calibrado y certificado.
- Mantener un libro de registro físico o electrónico con su respectivo número consecutivo, en donde se anote, entre otros, los siguientes:

Cuando se utilice el Método No. 1:

Número de contenedor.

Fecha y hora de la realización del pesaje del contenedor.

Declaración Masa bruta verificada del contenedor.

Número de sello del contenedor. Fecha y hora en que se procedió a precintar el contenedor.

Cuando se utilice el Método No.2:

Número de contenedor.

Hora de inicio del pesaje de los [tems que se van a cargar dentro del contenedor.

La cantidad y el peso de los bultos de carga,

La cantidad y el peso de los envases/embalajes,

La cantidad y el peso de los materiales de estiba, trincado y sujeción.

Fecha y hora en que se finalizó el pesaje.

Declaración de la Masa bruta verificada del contenedor.

Fecha y hora en que se procedió a precintar el contenedor.

Número de precinto del contenedor.

A.1.4 Vigencia de la Autorización

La Autorización emitida por la DGTA tendrá una vigencia de un año.

A.1.5 Renovación de la Autorización

A.1.5.1 El prestador del servicio de emisión de la Declaración de la Masa Bruta Verificada, deberá solicitar la renovación de la Autorización a más tardar 30 días antes de la expiración de la Autorización anterior.

A.1.5.2 Requisitos para la renovación de la Autorización:

- Formato de solicitud.
- Copia de cédula de la persona autorizada para realizar el trámite.
- Pago de la tasa por servicio de renovación correspondiente a C\$ 3,000.00 (tres mil córdobas netos), debiendo presentar con la solicitud del trámite de renovación la correspondiente minuta de depósito, en original y copia. El pago debe ser realizado en cualquiera de las entidades bancarias en donde la Dirección General de Transporte Acuático tiene cuentas aperturadas.
- Comunicación escrita en caso de existir cambios en la documentación presentada para la emisión de la Autorización.

A.1.6 Infracciones y sanciones.

El autorizado que incumpla las disposiciones contenidas en la presente Normativa estará sujeto a la suspensión temporal o permanente de la Autorización para emitir la Declaración de la Masa Bruta Verificada