**Enlace a Legislación Relacionada**

# ACTUALIZACIÓN DEL REGLAMENTO Y TARIFAS DE PUERTO ARLEN SIÚ

**RESOLUCIÓN DGTA Nº 004-2022,** aprobada el 15 de febrero de 2022

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 47 del 10 de marzo de 2022

## MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
## DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO

**Autoridad Marítima y Portuaria Nacional**

## RESOLUCIÓN DGTA Nº 004-2022

## ACTUALIZACIÓN DEL REGLAMENTO Y TARIFAS DE PUERTO ARLEN SIÚ

El suscrito Director General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, "Autoridad Marítima y Portuaria de la República de Nicaragua", en uso de las facultades que le Ley Nº 399, "Ley de Transporte Acuático" publicada en La Gaceta, Diario Oficial 166 del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento, Decreto A. N. 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 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 OPERATIVO Y TARIFAS DE PUERTO ARLEN SIÚ - EL RAMA"** aprobados a través de la Resolución DGTA Nº 005-2013, del 01 de abril de 2013.

### II

Que los Reglamentos Portuarios, tienen como propósito establecer las disposiciones que regulan la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga, para lo cual se requiere establecer las tarifas por la prestación de estos servicios. Siendo necesario mantener actualizado el Reglamento y las Tarifas Portuarias de Puerto Arlen Siú, adecuándolo a las necesidades y exigencias del comercio marítimo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

**III**

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

**POR TANTO**

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

**RESUELVE**

**PRIMERO:** Aprobar la actualización y modificación del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO ARLEN SIÚ - EL RAMA",** solicitada por la Empresa Portuaria Nacional, adjunto a la presente Resolución.

**SEGUNDO:** El presente **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO ARLEN SIÚ - EL RAMA** entrará en vigencia treinta días posteriores a su publicación en La Gaceta Diario Oficial.

**TERCERO:** Se deja sin ningún efecto legal, la Resolución DGTA Nº 001-2009 y cualquier modificación a lo establecido en el presente reglamento, se aplicará a los infractores las sanciones administrativas o pecuniarias establecidas.

Dado en la Ciudad de Managua Capital de la República de Nicaragua, a los quince días del mes de febrero del año dos mil veintidós. **Publíquese.- (f) Lic. Manuel Salvador Mora Ortiz, Director General de Transporte Acuático Ministerio de Transporte e Infraestructura.**

**REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS**

**ADMINISTRACIÓN PUERTO ARLEN SIÚ - EL RAMA**

FEBRERO DE 2022

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

## CAPITULO I DEFINICIONES

**1. AGENTE ADUANERO:** Es toda persona natural o jurídica, representante del ex pedidor y/o consignatario de la carga en nombre del cual solicita y realiza transacciones ante las autoridades locales, los entes fiscales y la Administración Portuaria Arlen Siú.

**2. 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.

**3. 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 ad misión, permanencia y sal ida de u n buque de puertos nacionales.

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

**5. APAS:** Administración Portuaria Arlen Siú.

**6. 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.

**7. COCATRAM:** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

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

**9. CÓDIGO PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

**10. CONVENIO MARPOL:** Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

**11. 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.

**12. CONSIGNATARIO:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la

mercancía o que la adquiere por endoso.

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

**14. DGA:** Dirección General de Servicios Aduaneros.

**15. DGME:** Dirección General de Migración y Extranjería.

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

**17. DTN:** Declaración de Transito Nacional.

**18. DUCAT:** Declaración Única Centroamericana de Tránsito.

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

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

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

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

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

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

**25. MARENA:** Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales.

**26. MINSA:** Ministerio de Salud.

**27. OMI:** Organización Marítima Internacional.

**28. OPB:** Oficiales de Protección del Buque.

**29. OPIP:** Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, es la persona designada

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

por la APAS para asumir la responsabilidad de la aplicación del Código PBIP.

**30. 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.

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

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

**33. RECINTO PORTUARIO:** Áreas delimitadas por la APAS.

**34. 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.

**35. RYTAPAS:** Reglamento para la prestación de los servicios Portuarios y Tarifas de la Administración Portuaria Arlen Siú.

**36. RSI:** Reglamento Sanitario Internacional.

**37. SIBOIF:** Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras.

**38. TAB:** Toneladas de Arqueo Bruto.

**39. VGM:** Verified Gross Mass, - por sus siglas en inglés  es la Declaración de la Masa Bruta Verificada.

## CAPITULO II DISPOSICIONES GENERALES

### *ARTO. #1: DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA ARLEN SIÚ*

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

### *ARTO. #2: ACEPTACIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS*

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

***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 y Tarifas Portuarias de Puerto Arlen Siú.

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

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

***ARTO. #3: DECISIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS***
La APAS 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.

***ARTO. #4: DEPÓSITO PREVIO***
Toda solicitud de servicios portuarios (al buque y a la carga) y su depósito previo basado en proformas de servicios previamente elaborada por la APAS, deberán efectuarse con 24 horas mínimo y 48 horas máximo de anticipación al ETA del buque, en días y horario hábil de oficina.

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

La APAS 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.

***ARTO. # 5: MONEDA DE PAGO***
Las tarifas por servicios y derechos portuarios a los buques y la carga serán cobradas en dólares de los Estados Unidos de América, se exceptúan los buques de bandera nacional, los que podrán pagar en moneda nacional, al tipo de cambio oficial vigente a la fecha del pago del servicio.

Los servicios prestados por la APAS a las compañías navieras extranjeras deberán ser pagados en dólares de los Estados Unidos de América, se excluye de esta obligación a las em presas navieras nacionales, contrataciones de flete en termino FIO o usuarios nacionales, quienes podrán pagar el valor correspondiente en Córdobas de conformidad a la tarifa actual.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

### *ARTO. # 6: UNIDAD DE 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 APAS 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 APAS se reserva el derecho de pesar o medir los bultos de cualquier consignación.

Para la carga a granel se cobrará en base al peso que registre la báscula de la APAS.

### *ARTO. #7: EXENCIÓN DE PAGOS*

De conformidad a lo establecido en el Artículo 126 del Decreto 32-2013, Reglamento a la Ley General de Puertos de Nicaragua, la APAS 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.

### *ARTO. #8: SOBRE LOS IMPUESTOS*

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

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

### *ARTO. #9: TARIFAS PREFERENCIALES*

La APAS, 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 APAS/EPN.

### *ARTO. #10: RECLAMOS POR SERVICIOS MAL FACTURADOS*

Los reclamos por servicios prestados y facturados por la APAS, deberán ser 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 APAS, quien resolverá en el plazo de cinco (05) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la presentación del reclamo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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.

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

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

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

### *ARTO. #12: OBLIGACIONES DE CERTIFICACIÓN E INSPECCIONES DE MAQUINAS Y EQUIPOS DE APAS*

Con el propósito de que las operaciones sean realizadas de manera segura y prevenir incidentes que puedan causar daños a buques y/o en el manejo de la carga, se deberá cumplir con lo mandatado en el Arto. 33 del Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puerto de Nicaragua, la Administración Portuaria APAS deberá mantener certificación vigente de las máquinas y equipos portuarios, expedida por especialistas autorizados por la DGTA para tal fin.

En cumplimiento con lo mandatado en el Arto. 34 del Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puerto de Nicaragua, establece que la DGTA podrá inspeccionar, cuando así lo estime conveniente, las máquinas y equipos portuarios, verificando que éstos cumplan con las condiciones de seguridad y operatividad, así como el cumplimiento del plan de mantenimiento previamente aprobado.

### *ARTO. #13: LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LOS BUQUES Y/O EN El MANEJO DE LA CARGA*

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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 APAS es responsable por los daños causados a la carga y/o al buque, se limitará la responsabilidad según lo mandatado en el artículo 96 y articulo 99, respectivamente, de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

***ARTO. #14: 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 APAS podrá solicitar a la DOTA que coordine a la Capitanía de Puerto la no autorización del zarpe del buque respectivo, cuando no existiese o no se prestase caución suficiente para el pago de los daños ocasionados. Podrá autorizarse el zarpe cuando intervenga el P&I del buque.

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

***ARTO. #15: HORARIO DE ATENCIÓN A LOS CLIENTES***

La APAS, para atender a sus clientes o usuarios, establece el siguiente horario:

**a) Oficinas Administrativas:**

De lunes a viernes:
De las 08 :00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13 :00 Horas a las 17:00 Horas.

**b) Área de Atención al Cliente o Usuario (Facturación, Caja y Operaciones);**

De lunes a viernes:
De las 07:30 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13:00 Horas a las 17:00 Horas.

Días sábado:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

De las 07:30 Horas a las 12:00 Horas.
**Servicio a los buques en actividad internacional y a su carga: las 24 horas.**

**c) Para la atención a embarcaciones de cabotaje. después del horario ordinario se cobrará el tiempo extraordinario.**

## CAPITULO III DISPOSICIONES REFERENTE A LOS BUQUES

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

Con el fin de planificar el puesto 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 Arlen Siú.

Además, deberán mantener actualizada esta información atendiendo los cambios de itinerarios, debiendo enviar por escrito y vía electrónica a la Dirección de Operaciones de la APAS, 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.

En base a lo anterior, la Dirección de Operaciones de APAS, 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 a 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, en atención del buque y la carga (características técnicas del buque, condiciones climáticas imperantes, etc.) se escriben los acuerdos y consensos para la operación y equipamientos necesarios para materializar lo planificado. Se establecerán de manera clara los tiempos y rendimientos esperados, condiciones para atraque, estadía, cambios de banda, desatraque y fondeo, así como la vinculación permanente entre el OPB con el OPIP, en la administración de la interfaz Buque-Puerto.

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

**A) BUQUES CON CARGA DE IMPORTACIÓN:**

Para los buques con carga de importación, es obligatorio que todo Agente Naviero

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

entregue a la APAS, con 72 horas de anticipación 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 el 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, perdiendo su orden de llegada.

La APAS permitirá la atención de un buque siempre y cuando reúna las condiciones de eslora, manga y calados permisibles, acorde con las dimensiones existentes en el canal de acceso, dársena de maniobra y sitio de atraque del puerto.

Después de la Visita Operativa al Buque, el Agente Naviero deberá entregar al Director de Operaciones de la APAS, 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 importación. La APAS 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 carga.

La anterior documentación requerida por la APAS, deberá ser entregada completa.

**B) BUQUES CON CARGA DE EXPORTACIÓN:**

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

La documentación deberá ser presentada en idioma español. La lista oficial de exportación, tránsito, trasbordo, reestiba, deberá ser clara en su escritura, y con anotaciones sobre el estado de la mercancía. La documentación requerida debe ser entregada completa.

El Plano de Estiba deberá contener las escotillas que serán trabajadas y el orden de estiba 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 APAS aceptará una sola Lista de Mercancía, por escrito, para que el buque pueda ser planificado y atendido.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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 APAS deberán ser copia fiel de los documentos suministrados a la DGA.

### *ARTO. # 18: ORDEN DE ATENCIÓN A LOS BUQUES*

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

1. Orden de llegada al puerto.

2. Disponibilidad del buque y la carga para su debida atención, cumpliendo con el pago de servicios a la carga y al buque.

3. Entrega anticipada de 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.

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

5. La cantidad de mercancía de exportación lista en las áreas de almacenamiento, de acuerdo a capacidad de la APAS.

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

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

### *ARTO. # 19: DETERMINACIÓN DEL LUGAR DE FONDEO Y ATRAQUE*

La APAS señalará al capitán del buque el lugar de fondeo conforme a lo dictaminado por la Comisión de Áreas Jurisdiccionales, 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. De igual forma, todo buque mientras permanezca atracado a muelle deberá tener izadas las banderas de atraque durante el día y las luces rojas intermitentes durante la noche.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

Ningún buque deberá realizar ningún tipo de maniobras mientras no esté a bordo el Práctico Oficial del Puerto delegado por la APBB.

### *ARTO. #20: DERECHO DE FONDEO A BUQUES*

Se cobrará tarifa por derecho de fondeo a los buques mercantes de bandera extranjera que fondeen en la APAS.

### *ARTO. #21: 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 o que este abarloado a otro buque atracado al muelle, y de conformidad a lo establecido en el presente documento.

### *ARTO. #22: 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 APAS 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 APAS (sin facturar este tiempo de estadía), y por medidas de seguridad, ésta considere que el buque deba permanecer más tiempo atracado a 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 APAS el derecho de recurrir a la Capitanía de Puertos a fin de que el buque abandone el puesto de atraque y zarpe.

### *ARTO. #23: SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE*

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

Cuando el Agente Naviero haya programado una hora específica para el atraque o desatraque de un buque, la APAS dispondrá del personal necesario garantizar las maniobras de amarre y desamarre del buque. 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.

Aplicará recargo indicado en el presente documento cuando este servicio se preste en fines de semana o días feriados.

### *ARTO. #24: SOLICITUD DE SERVICIOS ESPECIALES AL BUQUE Y A LA CARGA*

Los servicios especiales al buque o a la carga, cuando la APAS este en capacidad de brindarlos, deberán ser solicitado por escrito, por el Agente Naviero, y cancelarlo de previo en horas laborales de facturación y caja de la APAS, 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, deberá contratarlos con suficiente anticipación, pagando por los servicios portuarios que la APAS le brinde a éstos, tales como: parqueo, almacenamiento, vigilancia, servicios mecánicos, entre otros, y asumiendo los costos que se deriven de dicha contratación.

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

### *ARTO. #25: SERVICIO DE ASISTENCIA DE LANCHA PARA LAS MANIOBRAS DE ATRAQUE Y DESATRAQUE*

Se cobra tarifa por este servicio para ayuda a las maniobras de atraque y desatraque a todo buque en actividad internacional que recale en la APAS.

### *ARTO #26: LIMPIEZA DE MUELLE*

Se cobra tarifa de limpieza a muelle de acuerdo a lo establecido en el presente documento, a todo buque en actividad internacional y embarcaciones de cabotaje nacional que atraquen en la APAS.

### *ARTO. #27: RITMO DE TRABAJO DE LOS BUQUES*

Todo buque, una vez que sea atracado a muelle, está obligado a trabajar durante todo el tiempo en forma continua y a su máxima capacidad, en beneficio del mejor rendimiento del Puerto.

Cuando haya otro buque a la espera de ser atendido y el buque que se encuentra en operaciones de carga o descarga incumple lo establecido en el párrafo anterior, la APAS podrá retirar el buque del puesto de atraque, trasladándolo al área de fondeo y comunicándolo por escrito al agente naviero, quien asumirá los costos en que se incurra por esta operación, tales como pero no limitado a pilotaje y amarre/desamarre.

### *ARTO. #28: BUQUES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS Y/O MAL EQUIPADAS*

Son consideradas como mercancías peligrosas aquellas clasificadas como tal 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 APAS tiene la facultad de no permitir la entrada del buque o exigir que éste abandone la jurisdicción del Puerto y se someta a las regulaciones de las Autoridades Competentes.

Todo agente naviero o 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:

1. 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.

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

3. 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.

4. 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 APAS notificará a la agencia naviera la no descarga de estas.

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

6. 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.

7. Los días de gracia por almacenaje de contenedores, es aplicado solamente a la mercancía regular, privilegio que pierde aquel contenedor que contiene mercancía peligrosa.

***ARTO. # 29: 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 transporten esta con destino a otros puertos, deberá notificar de previo su clasificación OMI, instalar las señales que fijen los reglamentos internacionales o el puerto, 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 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.

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

### *ARTO. #30: 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 APAS 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 APAS se necesite realizar una maniobra adicional a un buque para efectos de resguardar la seguridad del mismo o por cualquier otra circunstancia, la APAS asumirá el costo de dicha maniobra. Si la maniobra esa solicitud del Agente Naviero, el costo será asumido por el solicitante.

## CAPITULO IV DISPOSICIONES REFERENTE A LA CARGA

### *ARTO. # 31: HORARIO DE RECEPCIÓN Y ENTREGA DE CARGA*

La APAS, atenderá a los usuarios que manejen carga de importación o exportación en el horario siguiente:

**Tiempo ordinario de lunes a viernes**
De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas
De las 13:00 Horas a las 17:00 Horas

**Tiempo ordinario los días sábados**

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas

**Se considera tiempo extraordinario:**

a) Después de las horas ordinarias.
b) Los días sábados después de las 12:01
c) El día domingo y días feriados: Las 24 horas son extraordinarias.

Si el cliente o usuario demanda servicios en horas fuera del horario ordinario indicado, deberá solicitarlo por escrito a la Dirección de Operaciones de la APAS, con 24 horas de antelación del día hábil a la prestación del servicio, el mismo será brindado previa presentación de la factura cancelada.

### *ARTO. #32: RECEPCIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN*

Toda carga de importación será recibida y entregada al costado del buque de acuerdo a la planificación con la Dirección de Operaciones de la APAS. La carga estará sujeta a inspección y control por parte de la APAS y demás instancias que correspondan.

Cuando se soliciten espacios para almacenamiento de cargas de características especiales o de difícil manejo por sobredimensionamiento, vehículos o mercancía general, el cliente o su agente naviero, deberá solicitarlo por escrito y coordinarlo con la Dirección de Operaciones, con anticipación de al menos 5 días del arribo del buque, informando cualquier variación del ETA, así como las especificaciones de la carga a almacenar.

### *ARTO. # 33: 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.

### *ARTO. #34: 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 re-estiba del contenedor se haga abordo se cobrará la tarifa correspondiente a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Se considera reestiba vía muelle al movimiento en el cual el contenedor, es descargado del barco y puesto en el muelle o plataforma (chasis), y posteriormente embarcado en el mismo buque. Cuando aplique este tipo de reestiba se cobrará la tarifa correspondiente al descargue o cargue de contenedor.

Aplicará un sobrecargo establecido en el presente documento a todo contenedor

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

(Open Top, Flat Rack o Plataforma) para carga sobredimensionada manejado en la APAS.

### *ARTO. #35: 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.

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.

### *ARTO. # 36: MANEJO DE CARGA A GRANEL*

Toda carga a granel, líquida o sólida, que sea cargada y/o descargada, deberá ser manejada con el equipo del puerto. El granel seco deberá estar estibado dentro de cada bodega, de tal manera que no ocasione condiciones de riesgo en las operaciones de descarga.

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.)

### *ARTO. #37: 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.

### *ARTO. #38: REQUISITOS PARA RETIRAR CARGA EN APAS*

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

**Carga internacional**

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

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

3. Presentar liberación de la línea naviera, liberación aduanal y la documentación del régimen logístico al que haya sido sometido

**Carga de cabotaje nacional**

1. Solvencia económica y depósito previo por todos los servicios y derechos del

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

puerto.

2. Capacidad de manipulación y transporte de carga al momento de su retiro.

3. Presentar el recibo de entrada de la carga que emitió la APAS al ingresar a bodega.

***ARTO. #39: SOBRE El ALMACENAJE LIBRE O PERIODO DE GRACIA A LA CARGA***

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

**Carga internacional:**

Carga de importación: diez (10) días calendario.

Este periodo comenzará a computarse a partir de las 07:00 a.m. del día posterior al descargue de la mercancía.

Carga de exportación: diez (10) días calendario.

Este periodo comenzará a computarse a partir del día posterior a la recepción de la carga en bodegas o patios del puerto.

Cuando la carga sea desconsolidada de un contenedor y deba permanecer en el recinto portuario, esta no gozará de periodo de gracia, debiendo pagar en concepto de almacenaje desde la fecha en que fue desconsolidada hasta su retiro del recinto portuario o consolidación en un contenedor.

Todo contenedor que ingrese al recinto portuario sea de importación o exportación, en condición de lleno o vacío, gozará del periodo de gracia correspondiente al momento de su ingreso únicamente. Si estando dentro del recinto portuario cambia su condición de importación a exportación o de lleno a vacío o viceversa, no goza de doble beneficio de periodo de gracia.

A los contenedores de importación vaciados dentro del Recinto Portuario para la revisión de la carga por parte de la DGA y terminada dicha revisión regresa la carga al mismo contenedor, se mantiene en la condición de contendor lleno de importación; si la mercancía queda en bodega, el contenedor conserva su condición desde su ingreso al Recinto Portuario, así también su periodo de gracia.

De programar el contenedor vacío en una lista de mercancía de exportación, deben pagar el movimiento del stock de vaciado al de exportación y almacenaje más otros servicios que se brinden.

Los contendores de tránsito que se programe su reembarque, no gozarán de período

de gracia y pagará el movimiento del stock de contenedores en tránsito a exportación.

Los contenedores de exportación que no fueran embarcados para el buque programado y se solicite que sean reprogramados para un siguiente buque, no gozarán de periodo de gracia, debiendo pagar los movimientos adicionales que se incurran en su reubicación.

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

**Carga de cabotaje nacional:**

Toda carga nacional que sea recibida dentro del recinto portuario, gozará de un periodo de gracia de tres (3) días calendario a partir de su recepción.

La mercancía peligrosa de cabotaje como internacional, no goza del periodo de gracia, sino del periodo que se le autorice para su estadía en el recinto portuario de acuerdo a su clasificación.

***ARTO. #40: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA DE EXPORTACIÓN***

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

1. Lista que contenga descrita la carga a embarcarse, por vía FAL65.

2. Manifiesto de exportación

3. Depósito previo de conformidad a proforma por los servicios y derechos portuarios que correspondan.

4. Boleta única de exportación.

Únicamente se podrá recibir carga fuera del horario ordinario establecido, previo acuerdo con la APAS y habiendo realizado los pagos correspondientes.

***ARTO. #41: RETIRO DE CARGA DE EXPORTACIÓN NO EMBARCADA***

Toda carga general de exportación para que pueda ser retirada del Recinto Portuario, por no haberse embarcado en el buque planificado, perderá el periodo 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.

***ARTO. # 42: LIMITACIÓN DE RECIBO DE CARGA DE EXPORTACIÓN***

Previo al ingreso al puerto de la carga en espera para embarque, las agencias

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

navieras deben informar por escrito los detalles de la carga y el medio de transporte.

Cuando se trate de contenedores de exportación con mercancía peligrosa, no ingresarán al puerto mientras no haya cumplido con los requerimientos exigidos para este tipo de carga.

La APAS 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.

Para contenedores de exportación llenos, el Agente Naviero debe de entregar la Lista de Mercancía a la Dirección de Operaciones de APAS, previo al inicio de las operaciones de cargue.

### *ARTO. # 43: OPERACIONES EN EL CARGUE DE MERCANCÍA DE EXPORTACIÓN EN TIEMPO EXTRAORDINARIO.*

La Administración Portuaria Arlen Siú aplicará recargo a las agencias navieras por el tiempo extraordinario utilizado en las operaciones de la mercancía de exportación cuando el ciclo de las operaciones del buque que se esté atendiendo sea interrumpido por cualquier razón, excepto las de fuerza mayor.

### *ARTO. #44: 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 este atracado, y deberán entregar la carga al costado del buque o en el lugar señalado, apegándose a las disposiciones y reglamentaciones para transitar por 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.

Los Agentes Navieros están en la obligación de entregar una lista detallada con la información de la carga para un adecuado apilamiento de contenedores vacíos y llenos.

### *ARTO. #45: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA CONTENERIZADA DE IMPORTACIÓN*

1. Solvencia económica y depósito previo de todos los servicios y derechos del puerto.

2. Capacidad de manipulación y transporte de mercancía al momento de su retiro.

3. 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 las otras clases del Código IMDG (2.2,8 y 9) podrán ser almacenadas en el recinto portuario, sin gozar de período de gracia.

4. 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.

5. Al finalizar las operaciones de los buques, se realizará Acta de Incidencia Operativa que será firmada por las partes involucradas.

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

### *ARTO. #46: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR MERCANCÍA CONTENERIZADA DE EXPORTACIÓN*

Los requisitos para que la APAS pueda recibir mercancía 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, por lo que cuando se soliciten cambios en esta lista y/o no se atienda según la misma, se aplicará un recargo según lo indicado en el presente documento. 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) No se permite la recepción de contenedores llenos, si éstos no se encuentran detallados en una Lista de carga de contenedores de exportación.

4) No se permitirá la recepción de contenedores vacíos, sin antes haber recibido la lista por parte de la agencia naviera y éstos deben de venir limpios y sin rombos de mercancías peligrosas.

5) El almacenamiento de contenedores refrigerados estará sujeto a la cantidad de toma corriente disponible al momento de la recepción.

Los contenedores que por cualquier circunstancia queden vacíos en el puerto, la agencia naviera debe garantizar y ponerle un precinto de seguridad. No se permiten contenedores vacíos sin precintos de seguridad dentro del puerto.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

### *ARTO. #47: REGULACIONES A UNIDADES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN*

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

Las unidades de transporte que ingresen al puerto a entregar y/o retirar carga, sean estas contenerizada u otro tipo de modalidad, y queden en resguardo dentro de las Instalaciones Portuarias, se aplicara tarifa vigente por permanencia dentro del recinto portuario.

### *ARTO. #48: SERVICIOS COMPLEMENTARIOS*

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

### *ARTO. #49: COCATRAM*

A pagar por parte de las Agencias Navieras, por tonelada métrica o metro cubico movilizado de mercancía de importación y exportación, cargada y/o descargada de los buques, por derecho de la COCATRAM. Se exceptúan el petróleo y banano. Este valor es retenido por la APAS y enterado mensualmente al organismo señalado.

## CAPITULO V DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APAS

### *ARTO. #50: DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APAS*

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

### *ARTO. #51: 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 APAS 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 APAS.

### *ARTO. #52: DE LAS MEDIDAS PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA*

El Gerente de la APAS, a través del OPIP, regulará las medidas de Seguridad y Protección de Puerto Arlen Siú, con el apoyo del Subcomité de Protección Portuaria.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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

- Garantizar el desarrollo normal de las actividades propias de Puerto Arlen Siú.

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

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

- 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.

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

### *ARTO. # 53: DE LAS MEDIDAS EN EL INGRESO, CIRCULACIÓN, PERMANENCIA Y SALIDA AL RECINTO PORTUARIO*

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

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

### *ARTO. #54: 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 APAS.

b) Tarifa de protección portuaria a la carga, se cobra por TM o $M^3$ a mercancía general que permanezca en el Recinto Portuario o sea desconsolidada de contenedores.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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

## CAPITULO VI DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA

### *ARTO. #55: PERMISO DE OPERAR DENTRO DEL PUERTO*

La APAS podrá conceder autorización de operación dentro del Recinto Portuario, mediante contrato, a Empresas Privada de Estiba que se encuentre legalmente constituidas y debidamente autorizadas para operar como tal por la autoridad competente, y que hayan cumplido con todas las normas jurídicas que demanda el funcionamiento de este tipo de empresas.

### *ARTO. # 56: FORMAS DE OPERAR*

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

Los clientes o consignatarios de mercancía, podrán contratar a través de las Empresas de Estiba, al personal para el manejo de su mercancía.

### *ARTO. #57: 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 APAS 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 APAS, que manipulen al momento de las operaciones portuarias.

Las pólizas de seguros deberán ser emitidas por una institución autorizada en el país,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

las que serán renovables anualmente de conformidad al Artículo 8 del Acuerdo Ministerial No. 66-2007 del 31 de agosto 2007.

***ARTO. #58: ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO***

La APAS tiene dentro de sus funciones y de manera exclusiva, la dirección, control de las operaciones, y de la atención a los buques que hacen uso de las instalaciones 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:

1. Tipos de carga a manipular.

2. No podrán trabajar menores de 16 años.

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

4. No podrán laborar trabajadores que se hayan encontrado hurtando o saqueando mercancías y que cuyos casos hayan sido debidamente comprobados.

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

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

Cualquier reclamo o inconformidad por la calidad de los servicios prestado por la Empresa Privada de Estiba, deberá hacerse directamente a ésta, informando sobre lo sucedido a la APAS y DGTA, para que esta 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.

***ARTO. #59: DE LA COORDINACIÓN CON EL PUERTO***

Habrá una coordinación permanente entre el Director de Operaciones de la APAS, el Agente Naviero y el Jefe de Operaciones de la Empresa Privada de Estiba, con el fin de obtener el mayor rendimiento portuario posible.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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.

### *ARTO. #60: DE LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS*

La Empresa Privada de Estiba deberá proporcionar al OPIP y al Jefe de Operaciones de la APAS, con 24 horas de antelación al inicio de las operaciones, los documentos siguientes:

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

2. Lista con nombres de los jefes designados por la Empresa Privada de Estiba.

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

### *ARTO. #61: 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 No. 618 Ley General de Higiene y Seguridad. Dejar limpio el área donde hayan ejercido sus actividades.

### *ARTO. #62: 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 APAS.

## CAPITULO VII PROHIBICIONES

### *ARTO. #63: PROHIBICIONES*

1. Se prohíbe ingresar al Recinto Portuario a toda persona que no participe en las actividades normales del puerto. La APAS a través del OPIP, controlará la entrada y salida al/del área portuaria y solamente permitirá el acceso a las personas que para tal efecto estén autorizadas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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

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

4. No se permitirá el estacionamiento dentro del Recinto Portuario, de todo tipo de vehículo que transporte mercancía en lugares diferentes a los delimitados por la APAS.

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

6. Queda terminantemente prohibido fumar en las áreas de almacenamiento, tanto al aire libre como bajo techo, dentro de las bodegas de los buques y en las zonas sensibles de riesgo en la que se manipula y transporta mercancía peligrosa. El desacato a esta prohibición por parte de los usuarios, se sancionará con la cancelación de permiso de entrada al Recinto Portuario.

7. Se prohíbe ubicar vehículos y mercancía cerca de los hidrates, como violación a las normas internas que para tal efecto establece la APAS, en materia de prevención de incendio.

8. Al personal que ingresa al Recinto Portuario, se les prohíbe la portación de armas blancas o de fuego, así como fuegos artificiales y explosivos artesanales.

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

10. Durante las maniobras de atraque, desatraque y/o cambio de banda solamente pueden estar presentes el personal autorizado de APAS y la Agencia Naviera.

11. 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 APAS a través del OPIP.

12. Para efectos de mantener las condiciones adecuadas de seguridad en las áreas de trabajo en el Recinto Portuario, todo el personal debe usar y portar sus uniformes y equipos de protección personal, acorde con lo establecido.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

establecido.

14. Los buques que se encuentran atracados o fondeados, se les prohíbe efectuar cualquier tipo de reparación al casco por su parte exterior que requieran el uso del equipo de soldar, sopletes o instrumentos similares.

15. Se prohíbe a todo buque mercante ingresar a las aguas jurisdiccionales del puerto, fondear, levar anclas, atracar, desatracar o realizar cualquier otra maniobra sin el debido asesoramiento del Practico Oficial delegado por la APBB.

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

17. Queda terminantemente prohibido que los buques arrojen desperdicios, o que buques tanques vacíen sus calas durante la permanencia en agua jurisdiccionales del puerto.

18. Es terminantemente prohibido paralizar las maquinarias de propulsión de un buque atracado al Muelle Flotante o Multipropósito.

## CAPITULO VIII DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

### *ARTO. #64: 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 Arlen Siú.

a) Recurso de Revisión:

Toda persona legitimada, que se considere agraviada por un acto, omisión o disposición administrativa emanada del Gerente Portuario de Arlen Siú, 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 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 Arlen Siú tendrá siete (07) días hábiles contados a partir del

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782

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 estén de acuerdo tendrán 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 IX: TARIFAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27782