Enlace a Legislación Relacionada

"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS" "ADMINISTRACIÓN DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS, EPN"

RESOLUCIÓN DGTA N°. 027-2022, aprobada el 15 de marzo de 2023

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 91 del 24 de Mayo de 2023

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

RESOLUCIÓN DGTA Nº -027-2022

"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS" "ADMINISTRACIÓN DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS, EPN"

El suscrito Director General de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, "Autoridad Marítima y Portuaria Nacional", en uso de las facultades conferidas por la Ley Nº 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo, con reformas incorporadas", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº 35 del 22 de febrero de 2013, la Ley Nº 399, "Ley de Transporte Acuático" publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº 166 del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento, Decreto A.N Nº 4877, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº 245 del 19 de diciembre de 2006, la Ley Nº 838 Ley General de Puertos de Nicaragua, texto con modificaciones consolidadas publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº 17 del 26 de enero de 2021 y su Reglamento, Decreto Ejecutivo Nº 32-2013, texto con modificaciones consolidadas publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº 17 del 26 de enero de 2021.

VISTO:

Que la Empresa Portuaria Nacional (EPN) sometió a consideración de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, Autoridad Marítima y Portuaria de la República de Nicaragua, propuestas de modificación al **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS".**

CONSIDERANDO

I

Que de conformidad con el artículo 4 numeral 5 de la Ley Nº 399, Ley de Transporte

Acuático, es competencia de la Dirección General de Transporte Acuático revisar y autorizar las tarifas por servicios portuarios y del transporte acuático nacional. De igual forma, el artículo 121 de la Ley Nº 838, Ley General de Puertos establece que la Dirección General de Transporte Acuático es la Autoridad competente para revisar y autorizar las tarifas portuarias, así como el control de la aplicación de las mismas.

II

Que la Empresa Portuaria Nacional (EPN) presentó propuesta y solicitó la modificación del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS",** según lo preceptuado en el Artículo 23, numeral 16 y 17 de la Ley 838 concerniente a las funciones y atribuciones con las que cuenta la Empresa Portuaria Nacional, a como lo es elaborar propuestas de reglamentos y tarifas que regirán la prestación de los servicios portuarios a buques que atraquen en los puertos de su propiedad o administración y para la carga que se maneje en ellos, sometiéndolas a la aprobación de la DGTA.

III

Que de conformidad con el Artículo 43 inciso "a" de la Ley Nº 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, es competencia de la Dirección General de Transporte Acuático "Ejercer la función de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, para regular los aspectos técnicos referidos a garantizar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura portuaria, el buen funcionamiento de los equipos portuarios y en lo tarifario, a las administraciones portuarias del país, sean estas propiedad de la Empresa Portuaria Nacional o estén bajo su administración, así como las concesionadas, muelles administrados por gobiernos municipales, o en su defecto a los operadores portuarios designados por éstas; dicha regulación se ejercerá a su vez a los operadores de puertos de propiedad privada".

POR TANTO

Sobre la base de la Ley Nº 399, articulo 4 numeral 5, artículos 23, 43, 121, 122 y 123 de la Ley Nº 838 Ley General de Puertos, Titulo III Capítulo I “Del régimen tarifario de los puertos” Artículos 64, 65 y 66, del Decreto 32-2013, Reglamento a la Ley Nº 838, y demás aspectos legales y técnicos relacionados en la presente resolución, esta Autoridad Marítima y Portuaria:

RESUELVE

PRIMERO: Aprobar la actualización y modificación del **“REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS”,** aprobado a través de la presente resolución.

SEGUNDO: El presente **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE**

LA ADMINISTRACION DE PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS fue aprobado en fecha 22 de diciembre de 2022 y 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 019-2009 y cualquier disposición que le oponga.

CUARTO: La violación o la alteración al presente Reglamento y pliego tarifario se le aplicará las sanciones administrativas o pecuniarias establecidas en la Ley de la materia.

Dado en la Ciudad de Managua Capital de la República de Nicaragua, a los quince días del mes de marzo del año dos mil veintitrés.

Publíquese.- (F) Lic. Manuel Salvador Mora Ortiz, Director General de Transporte Acuático Ministerio de Transporte e Infraestructura.

REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS ADMINISTRACIÓN PUERTO EL BLUFF-BLUEFIELDS

MARZO DE 2023

CAPITULO I; DEFINICIONES

AGENTE ADUANERO: Es toda persona natural o jurídica representante del expedidor 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 Bluff-Bluefields.

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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

APAS: Administración Portuaria Arlen Siú.

APBB: Administración Portuaria Bluff-Bluefields.

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.

COCATRAM: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

CODIGO IMDG: International Maritime Dangerous Goods Code, -por sus siglas en inglés-, es el Código Internacional sobre Mercancías Peligrosas.
CODIGO PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

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.

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

CLIENTE PORTUARIO: Es toda persona natural o jurídica que solicita servicios portuarios (recepción, transferencia y despacho de carga, entre otros) en atención buque de bandera nacional e internacional.

DGA: Dirección General de Servicios Aduaneros.

DGME: Dirección General de Migración y Extranjería.

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

DTN: Declaración de Transito Nacional.

DUCAT: Declaración Única Centroamericana de tránsito.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

EPN: Empresa Portuaria Nacional, es la Autoridad Administrativa del Sistema Portuario Nacional Estatal.

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

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

INSTALACIONES Y FACILIDADES PORTUARIAS:
Toda obra de infraestructura de la Administración Portuaria Bluff-Bluefields destinada a brindar cualquier atención y facilidad a los buques y a la carga.

IPSA: Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria.

MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.

MARENA: Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales.

MINSA: Ministerio de Salud.

OMI: Organización Marítima Internacional.

OPB: Oficiales de Protección del Buque.

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

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.

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

RECINTO PORTUARIO: Area delimitada por la APBB.

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

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

SIBOIF: Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras.

TAB: Toneladas de Arqueo Bruto.

CAPITULO II DISPOSICIONES GENERALES

ARTO. 1: DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA BLUFF-BLUEFIELDS

Las aguas jurisdiccionales de Puerto Bluff-Bluefields 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 PORTUARIAS

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

Las solicitudes para hacer uso de las facilidades, instalaciones y los servicios que preste la APBB, deben hacerse por escrito. Se exceptúan de esta disposición los servicios que se presten a embarcaciones en actividad de cabotaje y pesca, que por la naturaleza de sus operaciones podrán realizar su solicitud por cualquier otro medio.

La APBB se reserva el derecho de aceptar o denegar 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 APBB 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: DEPOSITO PREVIO

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

Toda solicitud de servicios portuarios (al buque y a la carga) y su depósito previo basado en proformas de servicios previamente elaborada por la APBB, deberán efectuarse con 24 horas mínimo y 48 horas máximo de anticipación al ETA del buque, en días y horarios hábiles de oficina.

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

La APBB 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 Norteamérica, 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 APBB a las compañías navieras extranjeras deberán ser pagados en dólares de los Estados Unidos de América. Se excluye de esta obligación a las empresas navieras nacionales, contrataciones de flete en término FIO o usuarios nacionales, quienes podrán pagar el valor correspondiente en Córdobas, de conformidad al tipo de cambio oficial vigente a la fecha del pago del servicio.

ARTO. 6: UNIDAD DE MEDIDA PARA EL COBRO

Para efectos de aplicar las tarifas, se establece la Tonelada Métrica ™ o el Metro Cubico (m^3), peso o volumen, a conveniencia de la APBB 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 APBB se reserva el derecho de pesar o medir los bultos de cualquier consignación.

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 APBB 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 822, Ley de Concertación Tributaria.

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

ARTO. 9: TARIFAS PREFERENCIALES

La APBB, 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 DGTAy 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 APBB/EPN.

ARTO. 10: RECLAMOS POR SERVICIOS MAL FACTURADOS

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

Para la presentación de reclamos por facturación, el cliente deberá de presentar la factura del monto pagado o el depósito en garantía. En el caso de que el monto real a pagar sea menor al monto pagado, se procederá a la devolución de la diferencia entre el monto real a pagar y el monto pagado.

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 APBB no será responsable por pérdidas, daños, siniestros ni por cualquier otro evento gravoso, de cualquier fuerza o grado de afectación ocasionado 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 APBB

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 Artículo 33 del Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, la Administración Portuaria APBB 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 Artículo 34 del Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puertos 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

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 APBB 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 Artículo 99, respectivamente, de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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

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

ARTO. 15: HORARIO DE ATENCIÓN A LOS USUARIOS

La APBB 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 07:00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13:00 Horas a las 16:00 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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 la APBB.

Además, deberán mantener actualizada dicha información, atendiendo los cambios de itinerarios, debiendo enviar por escrito y vía electrónica a la Dirección de Operaciones de la APBB la estimación del arribo con 72 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 APBB 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 AL ARRIBO DEL BUQUE

a) BUQUES CON CARGA DE IMPORTACIÓN:

Para los buques con carga de Importación, es obligatorio que todo Agente Naviero entregue a la APBB con 72 horas de anticipación al arribo del buque, los documentos enlistados en el cuadro 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 APBB 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

canal de acceso, dársena de maniobra y sitio de atraque del puerto.

Después de la Visita Oficial al Buque, el Agente Naviero deberá entregar al Jefe del Departamento de Operaciones de APBB 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 APBB 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 APBB, deberá ser entregada completa.

b) BUQUES CON CARGA DE EXPORTACIÓN:

Para los buques con carga de exportación, es obligatorio que todo Agente Naviero entregue a la APBB, 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, re-estiba, deberá ser clara en su escritura, y con anotaciones sobre el estado de la mercancía. La documentación requerida debe ser entregada completa.

En el caso del Cargo Plano (Plano de Estiba), éste deberá contener la información necesaria, tales como escotillas que serán trabajadas y el orden de estiba de la carga por destino en cada escotilla.

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 APBB aceptará una sola Lista de Mercancía, por escrito, para que el buque pueda ser planificado y atendido.

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

ARTO. 18: ORDEN DE ATENCIÓN A LOS BUQUES

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

a) Orden de llegada a la Estación Piloto.

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

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

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

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

El orden de prelación arriba descrito podrá ser modificado a criterio de la APBB en casos de emergencia nacional y/o razones objetivas de interés nacional, compromisos de la APBB para atender a buques militares y buques con propósito 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 APBB señalará al capitán del buque el lugar de fondeo en la Estación Piloto, y una vez que se encuentre fondeado, está obligado a encender sus luces de navegación, desde la puesta hasta la salida del sol.

Ningún buque deberá realizar ningún tipo de maniobras mientras no esté a bordo el Practico Oficial del Puerto. 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.

ARTO. 20: DERECHO POR FONDEO EN RADA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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

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 esté 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 APBB sea necesario efectuar, esta disposición será comunicada por escrito al agente naviero.

Finalizadas las operaciones de cargue y/o descargue, y una vez recibido el zarpe oficial, el buque tiene la obligación de desatracar, salvo casos especiales en que a criterio de la APBB (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 APBB 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 de los atracaderos, por una sola vez (ciclo completo). Cualquier movimiento adicional se cobrará independiente. Para la prestación de este servicio, aplican las siguientes condiciones:

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

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

ARTO. 24: SOLICITUD DE SERVICIO ESPECIALES AL BUQUE Y A LA CARGA

Los servicios especiales al buque o a la carga, cuando la APBB esté en capacidad de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

brindarlos, deberán ser solicitados por escrito, ya sea por el Agente Naviero o por el consignatario o embarcador de la carga, y cancelarlo de previo en horas laborales de facturación y caja de la APBB, 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, o por el consignatario o embarcador de la carga, deberá contratarlos con suficiente anticipación, pagando por los servicios portuarios que la APBB 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 PRACTICAJE

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

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

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

b) Es obligación para todo buque el asesoramiento de un Práctico Oficial delegado por la APBB, para todo tipo de maniobra. Se exceptúan de esta disposición:

1. Buques Nacionales menores de 200 TAB.

2. Buques Nacionales de pesca.

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

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

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

d) La APBB es la única autoridad competente y facultada para designar al Práctico Oficial que atenderá todos los buques que recalen en la APBB, según lo dispuesto en

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

inciso b del presente artículo.

e) El practicaje de rio corresponde a la asesoría del Práctico Oficial al Capitán del buque en la travesía sobre el río Escondido, atraque y desatraque en Puerto Arlen Siu.

f) Se aplicará recargo de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario cuando el practicaje de rio y/o el practicaje de barra se realice en horario extraordinario, fines de semana o días feriados.

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

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

i) Si transcurriere una (1) hora de espera en la estación piloto y/o lugar oficialmente fijado por la APBB y el buque no fuere avistado, el Practico Oficial regresará a su unidad y la Agencia Naviera estará en la obligación de pagar lo que establece la tarifa por el servicio de practicaje, como si este se hubiese brindado.

j) En el caso que el Práctico Oficial se encuentre en la estación piloto y la Agencia Naviera cancele el arribo del buque, se cobrará el servicio de practicaje como si se hubiese brindado.

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

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

m) Cuando el Agente Naviero solicite este servicio a una hora específica para el zarpe de un buque y el servicio es cancelado en el lapso de una hora antes o después de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

solicitada, o bien no se efectúa el servicio por causas imputables al buque en el lapso de una hora a la solicitada, el Práctico se retirará y el Agente Naviero está obligado a pagar el 50% del total del servicio.

n) Es obligación para todo buque tanque mayor de 200 TAB, que transporte combustible en actividad de cabotaje, la asesoría de un Práctico Oficial delegado por la APBB.

o) Cuando el buque deba permanecer fondeado en la rada interior del puerto por presentar avería, o por cualquier otra causa diferente a la de esperar atracadero para cargar y/o descargar mercancía o cuando el barco esté en Puerto Arlen Siú por las mismas circunstancias, se prestará servicio y aplicará cobro a partir del cuarto día de fondeado en concepto de permanencia de Práctico a bordo del buque.

p) En caso de que la agencia naviera en horario ordinario solicite o retire el Práctico en el puerto Arlen Siú, se le cobrará recargo para el traslado a, o desde, la APBB. Aplica de igual manera cuando el servicio se solicite en Puerto Arlen Siú en horario extraordinario, día feriado nacional y local.

q) Aplicará cobro de servicio de practicaje cuando el buque a través del Agente Naviero solicite realizar las siguientes maniobras:

1. Cambio de lugar de fondeo en dársena de maniobras de APBB o en APAS.

2. Maniobras en Schooner and Yellow Tail Cays.

3. Cambio de lugar de atraque (muelle convencional/muelle de carga líquida).

4. Cambio de banda (babor/estribor).

5. Cambio de atraque (convencional/Ro-Ro).

6. Atraque y/o fondeo.

7. Otros.

r) A conveniencia de la APBB, cuando ésta decida que los buques deben realizar maniobras (tales como cambio de fondeadero o amarradero) por situaciones que se consideren necesarias, se comunicará por escrito al Agente Naviero de esta decisión, asumiendo la APBB los costos por los servicios de practicaje y remolcaje.

ARTO. 26: SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAL EN VISITA TÉCNICA A BUQUE EN ACTIVIDAD INTERNACIONAL EN ESTACIÓN PILOTO

Se cobra tarifa por el servicio de transporte de autoridades en visita técnica. Este

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

servicio inicia desde la hora en que el agente naviero solicita la prestación del servicio y finaliza hasta el retorno de la embarcación a muelle.

Se cobra recargo por cada hora o fracción cuando este servicio se preste en tiempo extraordinario, fines de semana y días feriados.

ARTO. 27: REMOLCAJE

Se cobrará servicio de remolcaje a todo buque en actividad internacional que recale en la APBB por custodia en el canal de acceso y asistencia en las maniobras de atraque y desatraque.

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

a) Se establece el uso obligatorio de remolcador en las maniobras de atraque y desatraque en la APBB.

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

ARTO. 28: LIMPIEZA DE MUELLE

Se cobra tarifa de limpieza a muelle, únicamente en el muelle marginal de la APBB, de acuerdo a lo establecido en el presente documento, a todo buque en actividad internacional y embarcaciones de cabotaje nacional que atraquen en dicho muelle y que realicen operaciones de cargue y descargue de mercadería.

ARTO. 29: RITMO DE TRABAJO DE LOS BUQUES

Todo buque, una vez que sea atracado al 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 estipulado en el párrafo anterior, la APBB podrá retirar el buque del puesto de atraque, trasladándolo a Estación Piloto y comunicándolo por escrito al agente naviero, quien asumirá los costos que se incurran por esta operación.

ARTO. 30: BUQUES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS Y/O MAL EQUIPADAS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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 APBB 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:

a) Presentar 72 horas antes de su llegada, y en el caso de los buques regulares de corta distancia inmediatamente después de zarpar del puerto anterior, la Declaración de Mercancías Peligrosas de la OMI o carta especial conteniendo información necesaria sobre el carácter peligroso de la mercancía, número de las NACIONES UNIDAS, clase, número de bultos, lugar de estiba y destino, y si es necesario, detalles sobre las precauciones que deban adoptarse.

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

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

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

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

f) En el Acta Acuerdo de Planificación del Buque, y de acuerdo a la clasificación de la mercancía, se indicará el tiempo máximo que podrá permanecer la misma en el recinto portuario, que en ningún caso será mayor a 72 horas a partir de su recepción.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

Pagando en concepto de recargo por almacenaje de acuerdo a la tarifa establecida por cada día de permanencia desde su recepción hasta su despacho.

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

ARTO. 31: CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES CON MERCANCÍA PELIGROSA

Todo buque que se encuentre en puerto esperando turno o efectuando operaciones de embarque o desembarque de mercancía peligrosa o que transporte ésta con destino a otros puertos, deberá notificar de previo su clasificación OMI, instalar las señales que fijen los reglamentos internacionales o el puerto para estos casos, 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 a través de oleoductos, contenedor y/o camión cisterna, 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 APBB considere por cuestiones de seguridad necesarias, en la atención del buque y la mercancía.

ARTO. 32: 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 estos, y con antelación al inicio del servicio. Así mismo, a solicitud de los clientes o usuarios, la APBB 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 APBB, se necesite realizar una maniobra adicional a un buque para efectos de resguardar la seguridad del mismo o por cualquier otra circunstancia, la APBB asumirá el costo de dicha maniobra. Si la maniobra es a

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

solicitud del Agente Naviero, el costo será asumido por el solicitante.

ARTO. 33: DERECHO DE PUERTO EN MUELLE MARGINAL PARA EMBARCACIONES DE CABOTAJE Y PESCA NACIONAL

Se cobrará derecho de puerto en muelle marginal para embarcaciones de cabotaje y pesqueros, en la que se incluyen las operaciones de amarre, desamarre y estadía.

ARTO. 34: DERECHO DE PUERTO EN MUELLE TERMINAL LIQUIDA PARA EMBARCACIONES DE CABOTAJE Y PESCA NACIONAL

Se cobrará derecho de puerto en terminal liquida a embarcaciones de cabotaje y pesqueros, en la que se incluyen las operaciones de amarre, desamarre y estadía.

CAPITULO IV DISPOSICIONES REFERENTE A LA CARGA

ARTO. 35: HORARIO DE RECEPCIÓN Y ENTREGA DE CARGA

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

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

Horario ordinario de lunes a viernes:

- De 07:00 a 12:00
- De 13:00 a 16:00

Se considera tiempo extraordinario:

a) Después de las horas ordinarias.
b) Los días sábado y domingo y días feriados: Las 24 horas son extraordinarias.

Cuando el cliente o usuario demande servicios en horario extraordinario, se aplicará un recargo, y deberá solicitar los servicios por escrito al jefe de operaciones de APBB con 24 horas de antelación del día hábil previo a la prestación del servicio, el mismo será brindado previa presentación de la factura cancelada.

ARTO. 36: RECEPCIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

Toda carga de importación será recibida y entregada al costado del buque de acuerdo a la planificación con la Dirección de Operaciones de la APBB. La carga estará sujeta a inspección y control por parte de la APBB 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. 37: 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. 38: MANEJO DE CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS

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

Cuando la reestiba del contenedor 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 (Open Top, Flat Rack o Plataforma) para carga sobredimensionada manejado en la APBB.

ARTO. 39: 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

movimientos en que se deba incurrir para atender su solicitud.

ARTO. 40: 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, exportación o cabotaje.

ARTO. 41: DERECHO DE INSTALACIÓN DE TUBERÍAS

Se cobrará a los usuarios del muelle de carga liquida de puerto El Bluff un canon mensual por derecho de uso del muelle de toda tubería instalada en dicho muelle, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

ARTO. 42: REQUISITOS PARA RETIRAR CARGA

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 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 APBB al ingresar a bodega.

ARTO. 43: 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 APBB, sin cobro en concepto de almacenaje, el cual se desglosa así:

Carga de importación: cinco (5) días calendario. Este periodo comenzará a computarse a partir del zarpe del buque.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

Carga de exportación: diez (5) días calendario. Este periodo comenzará a computarse a partir del día posterior a la recepción de la mercancía en bodegas o patios del puerto. La carga perecedera no goza de este derecho, debiendo ser retirada o embarcada en forma directa.

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

Cabotaje Nacional

Mercancía de cabotaje: 5 días calendarios.

ARTO. 44: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA DE EXPORTACIÓN

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

a) Lista que contenga descrita la carga a embarcarse, por vía FAL 65.

b) Manifiesto de exportación.

c) Depósito previo de conformidad a proforma por todos los servicios y derechos portuarios que correspondan.

d) Boleta única de exportación.

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

ARTO. 45: RETIRO DE CARGA 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. 46: LIMITACIÓN DE RECIBO DE CARGA DE EXPORTACIÓN

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

este tipo de carga.

La APBB 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 APBB, previo al inicio de las operaciones de cargue.

ARTO. 47: 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. 48: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA CONTENERIZADA DE IMPORTACIÓN

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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

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

ARTO. 49: REQUISITOS PREVIOS PARA RECIBIR CARGA CONTENERIZADA DE EXPORTACIÓN

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

a) 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.

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

c) No se permite la recepción de contenedores llenos, si éstos no se encuentran detallados en una Lista de carga de contenedores de exportación.

d) 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.

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

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

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.

ARTO. 50: REGULACIONES A UNIDADES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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. 51: SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Son todas las actividades que la APBB 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. 52: 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 APBB y enterado mensualmente al organismo señalado.

CAPITULO Y DE LA TERMINAL LIQUIDA

ARTO. 53: DE LA TERMINAL LIQUIDA

Sin perjuicio de las leyes, reglamentos, normas, acuerdos ministeriales dictados por la DGTA-MTI y convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nicaragüense vigente, se aplicarán las siguientes normas:

a) Todo consignatario o embarcador de mercancía peligrosa (combustible y otro tipo de carga) es responsable del descargue/cargue de dicho producto por medio de tuberías en el muelle de carga liquida de la APBB y está obligado a tomar previamente todas las medidas pertinentes para prevenir cualquier riesgo o peligro inminente que pueda causar daño a la infraestructura portuaria, producto, medio marino y áreas adyacentes.

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

c) El consignatario o embarcador que maneje las mercancías peligrosas antes mencionadas, deberá contar con un plan de contingencia aprobado por la DGTA, para

enfrentar cualquier eventualidad o siniestro.

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

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

f) Los consignatarios y embarcadores de mercancía que operen la Terminal Líquida de APBB, deberán contar con los medios técnicos mínimos adecuados y accesibles para el control y recolección del tipo de producto que manipulen, además de contar con el personal capacitado técnicamente para actuar con prontitud y eficacia a fin de controlar y reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso, notificando obligatoriamente y de manera inmediata a la APBB y DGTA del percance.

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

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

CAPITULO VI DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APBB

ARTO. 54: DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA DE LA APBB

La APBB 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. 55: DEL SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARITIMO PORTUARIA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

De conformidad con lo mandatado Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, la APBB 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 APBB, el cual puede ampliarse con la participación de la Dirección General de Migración y Extranjería, Policía Nacional, MINSA, Dirección General de Bomberos y Defensa Civil.

ARTO. 56: DE LAS MEDIDAS PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA

El Gerente de la APBB, a través del OPIP, regulará las medidas de Seguridad y Protección de Puerto Bluff-Bluefields, con el apoyo del Subcomité de Protección Portuaria.

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

a) Garantizar el desarrollo normal de las actividades propias de Puerto Bluff-Bluefields.

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

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

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

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

ARTO. 57: INGRESO, CIRCULACIÓN, PERMANENCIA Y SALIDA AL RECINTO PORTUARIO

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

Los clientes y/o usuarios que soliciten autorización para ingresar, circular, permanecer y salir del recinto portuario, deberán presentar documento de identificación (cédula, licencia de conducir y pasaporte si es extranjero), recibiendo a cambio un pase que restringe la movilización al área establecida por el mismo, debiendo sujetarse a los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

Reglamentos, Normativas de circulación, estacionamiento, límites de velocidad, responsabilidad por daños ocasionados a las instalaciones, facilidades portuarias, equipos y protocolos de seguridad e higiene.

ARTO. 58: 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 APBB.

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

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

CAPITULO VII DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA

ARTO. 59: PERMISO DE OPERAR DENTRO DEL PUERTO

La APBB podrá conceder autorización de operación dentro del Recinto Portuario, mediante contrato, a Empresas Privadas 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. 60: FORMA 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 usuarios o consignatarios de la carga, podrán contratar a través de la Empresa de Estiba, al personal para el manejo de su carga.

ARTO. 61: 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 accidente 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.

Si del uso de los aparejos y equipos portuarios y/o del buque se derivare algún daño parcial o total a éstos, imputados a la Empresa de Estiba conforme resolución de la autoridad competente, la Empresa de Estiba asumirá totalmente el pago de dichos daños.

La APBB no será responsable por pérdida, daños, siniestros, ni por cualquier otro evento gravoso, de cualquier fuerza o grado de afectación, ocasionados a la carga, vehículos y contenedores, ya sea en el descargue, cargue, traslado, segregación, apilamiento, entrega y/o recepción en las áreas de almacenamiento y patios de laAPBB, de la misma manera no es responsable por cualquier faltante, una vez que los vehículos hayan salido del recinto portuario de la APBB.

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 carga, aparejos y equipos propiedad de la APBB, que manipulen al momento de las operaciones portuarias.

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

ARTO. 62: ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

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

Las Agencias Navieras y /o Agentes Embarcadores/Receptores de carga, contratarán el número de cuadrillas necesarias de las Empresas Privadas de Estiba, de conformidad con lo acordado en la reunión de planificación de las operaciones de cargue y/o descargue, tomando en consideración los planos de estiba y otra información necesaria para garantizar el uso eficiente de los equipos y de la infraestructura portuaria.

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

a) Tipos de carga a manipular.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

b) No podrán trabajar menores de 16 años.

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

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

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

Es obligación de la Empresa Privada de Estiba el aseguramiento y protección de la carga durante el descargue y/o cargue en el buque, muelle y camiones/furgones.

Cualquier reclamo o inconformidad por la calidad de los servicios prestados por la Empresa Privada de Estiba, deberá hacerse directamente a esta, informando sobre lo sucedido a la APBB 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. 63: DE LA COORDINACIÓN CON EL PUERTO

Habrá una coordinación permanente entre el jefe del Departamento de Operaciones a los Buques de la APBB, el Agente Naviero y el Jefe de Operaciones de la Empresa Privada de Estiba con el fin de obtener el mayor rendimiento portuario.

Las Empresas Privadas de Estiba, nombrarán a una persona para que reciba al inicio de la operación el equipo de aparejos y lo entregue al finalizar la misma, firmando documento a la recepción y entrega de éstos. Los daños ocasionados por negligencia a dicho equipo o a cualquier otro, serán asumidos por la Empresa Privada de Estiba que lo cause, para lo cual deberán contar con un seguro de responsabilidad civil contra terceros.

ARTO. 64: DE LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

anteriores).

ARTO. 65: 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.

ARTO. 66: 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 APBB.

CAPITULO VIII PROHIBICIONES

ARTO. 67: PROHIBICIONES

a) Se prohíbe ingresar al Recinto Portuario a toda persona que no participe en las actividades normales del Puerto. La APBB a través del OPIP controlará la entrada y salida de las áreas portuarias y solamente permitirá el acceso a las personas que para tal efecto estén autorizadas.

b) El máximo de velocidad permitido para los vehículos dentro del Recinto Portuario no excederá de diez (10) kilómetros por hora.

c) 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.

d) Se prohíbe el estacionamiento dentro del Recinto Portuario, de todo tipo de vehículo que transporte mercancía en lugares diferentes a los delimitados por la APBB.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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

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

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

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

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

k) Se prohíbe en área 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 APBB a través del OPIP.

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

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

n) No se permite la pesca artesanal ni de ningún tipo dentro de las aguas jurisdiccionales de la APBB.

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

p) 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

r) Queda terminantemente prohibido que los buques arrojen desperdicios, o que buques tanques vacíen sus calas durante la permanencia en aguas jurisdiccionales del Puerto.
s) Se prohíbe a todo buque mercante ingresar a aguas jurisdiccionales del Puerto, fondear, levar anclas, atracar, desatracar o realizar cualquier otra maniobra sin el debido asesoramiento del Práctico Oficial de Navegación delegado por la APBB.

t) Es terminantemente prohibido paralizar las maquinarias de propulsión de un buque atracado al muelle o fondeado dentro de la bahía.

CAPITULO IX DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

ARTO. 68: DE LOS RECURSOS DE REVISIÓN Y APELACIÓN

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

a) Recurso de Revisión:

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

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

El Gerente Portuario de El Bluff-Bluefields tendrá siete (07) días hábiles contados a partir del día siguiente a la interposición del recurso para remitir al Presidente Ejecutivo de EPN el recurso con su informe. El Presidente Ejecutivo de EPN tendrá un plazo máximo de veinte (20) días hábiles a partir de la interposición del recurso para dictar la resolución correspondiente.

b) Recurso de Apelación:

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

La persona legitimada, presentará el recurso de apelación ante la DGTA con copia obligatoria a EPN, en el plazo de seis (6) días hábiles contados a partir de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869

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 lazo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/31869