Sin Vigencia

RESOLUCIÓN DGTA N°. 027–2024, aprobada el 29 de octubre de 2024

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 237 del 22 de diciembre de 2024

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO

RESOLUCIÓN DGTA N° 027 – 2024

MODIFICACIÓN A RESOLUCIÓN DGTA N° 013-2021

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 en la Ley N° 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo"; Decreto N° 71-98, "Reglamento a la Ley N° 290" y sus reformas, Ley N° 399, "Ley de Transporte Acuático publicada en La Gaceta, Diario Oficial N° 166 del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento, Decreto A. N. N° 4877, publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 245, del 19 de diciembre de 2006; Ley N° 838 "Ley General de Puertos de Nicaragua", publicada en la Gaceta, Diario Oficial N° 92 del 21 de mayo de 2013 y su Reglamento, Decreto N° 32-2013, publicado en la Gaceta, Diario Oficial N° 200 del 22 de octubre de 2013.

VISTO

ÚNICO: Que, según solicitud presentada por el gerente general de la Empresa Portuaria Nacional (E.P.N.) solicitando la revisión y autorización a la propuesta de modificación al Capítulo I y a los Artículos 17, 19,55,56 y Capítulo X de la Resolución DGTA 0132021 del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO".**

CONSIDERANDO

I

Que las principales líneas y agencias navieras de contenedores que operan en Puerto Corinto, requieren contar con un sistema de ventanas de atraque o de servicio, con el objetivo de optimizar sus operaciones en puerto y posibilitar una mejor planificación de arribo, atraque, carga y descarga de los buques portacontenedores evitando tiempos de espera para atracar.

II

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955

Que, en base a la solicitud presentada para aprobación de esta Autoridad Marítima y Portuaria, en cuanto a la modificación y actualización del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO"** aprobado a través de la Resolución DGTA N° 013-2021, del 26 de abril de 2021, en la que se establecieron las disposiciones que regulan la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga y la correspondiente autorización de las tarifas por la prestación de estos servicios prestados en Puerto Corinto, adecuándolo a las necesidades y exigencias del comercio marítimo.

III

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

POR TANTO

En uso de las facultades que le confieren las Leyes relacionadas y con fundamento en los Considerandos citados y en el Artículo 66 del Decreto N° 32-2013, Reglamento de la Ley 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, esta Autoridad;

RESUELVE

PRIMERO: Modificar Capítulo I, Definiciones, integrando un nuevo inciso, que deberá leerse así:

q) Ventana de Atraque o de Servicio: comprende un periodo de tiempo reservado por puerto Corinto y acordado con las Agencias Navieras, dentro del cual un buque portacontenedor en específico debe arribar a puerto, completar las operaciones de descargue y cargue de contenedores en el muelle 4, destinado por la APC para la atención de este tipo de buque y zarpar. El itinerario de recalada de ese buque debe tener una periodicidad específica de llegada o recalada fija (buque de línea) y APC debe garantizar la disponibilidad de atracadero y la logística necesaria para la atención del buque y la carga.

SEGUNDO: Modificar el artículo 17: Orden de atención a los buques, que deberá leerse así:

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955

a) Orden de llegada a la Estación Piloto.

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

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

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

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

f) Los buques portacontenedores con servicio de línea regular que hayan contratado el servicio de ventana de atraque, serán atendidos con prioridad en el muelle 4, de conformidad con las condiciones pactadas en el contrato a firmar. Esta prioridad estará sujeta al cumplimiento de los requisitos de atención a este tipo de buques y su carga conforme el presente reglamento.

El orden de prelación y reservas de ventana de atraque, podrán ser modificados a criterio de la APC en los Muelles 2, 3, 4 u otros disponibles de la misma naturaleza que entren en operación, en casos de emergencia nacional y razones objetivas de interés nacional, compromisos de la APC para la atención inmediata a buques

cruceros, embarcaciones militares y buques con propósitos de carácter humanitario.

El atracadero 5, es específicamente para mercancía granel líquida. Si este muelle se encuentra libre y un barco de mercancía general o granelero necesita hacer un movimiento muelle-muelle, puede hacerlo siempre y cuando se ajuste a las restricciones del muelle.

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

Los buques cruceros gozan de preferencia en la atención, por lo que, a criterio del puerto y movimiento por cuenta de la APC, todo buque que se encuentre atracado en los muelles 2, 3, 4 u otros que entren en operación, puede ser enviado a fondeo en Estación Piloto o muelle 5, regresando al muelle asignado una vez haya zarpado el buque crucero. La conjugación de todos estos elementos de juicio está en dependencia del funcionamiento eficiente del puerto.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955

TERCERO: Modificar el artículo 19: Derecho por Fondeo de Buque en Rada, que deberá leerse así:

Pagará de conformidad a lo establecido en el presente documento todo buque que permanezca fondeado en la Estación Piloto por causas imputables al buque, armador, capitán, tripulación o representantes, tales como, pero sin limitar:

a) Esperando instrucciones de los armadores.

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

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

d) Debido a trámite de documentos.

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

f) Por cambios de tripulación.

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

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

i) Cuando un buque solicite fondear por emergencia.

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

k) Cuando por incumplimientos imputables al buque se aplique el Artículo 28, segundo párrafo, del presente Reglamento.

l) Por falta de carga de exportación.

m) Por falta de documentos para exoneración de impuestos.

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

o) Por llegada anticipada a la hora de la ventana de atraque programada, en su caso.

p) Por haber perdido la ventana de atraque programada y permanecer fondeado en espera de espacio de atención en muelle.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955

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

a) Falta de espacio en muelle, por estar otros buques atracados. Esta exención no aplica para los buques que hace uso del servicio de ventana de atraque.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las demoras causadas por el importador (consignatario)/ exportador (expedidor) de la carga, en término FIO, la APC procederá de conformidad con lo dispuesto en el **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO,** vigente en aras de garantizar los mayores niveles de eficiencia, efectividad y productividad del puerto.

CUARTO: Modificar el artículo 55: Almacenaje Libre o Período de Gracia de Contenedores, numeral 3), que deberá leerse así:

Para aquellos barcos portacontenedores que lleguen a la Estación Piloto y no puedan

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955

atracar al arribo por falta de disponibilidad de muelle o por marea, este tiempo no correrá para efectos del conteo del periodo de gracia libre de cargo en el caso de las exportaciones. Para todos los efectos el conteo del periodo de gracia debe detenerse a la fecha y hora de arribo de la nave a la Estación Piloto o rada.

QUINTO: Modificar el artículo 56: Requisitos previos para recibir carga contenerizada de exportación, agregando un nuevo numeral, que deberá leerse así:

Todo contenedor de exportación (lleno o vacío) deberá ingresar al recinto portuario previo al corte (cut off) del puerto para atención del buque en el que se embarcará, este corte será de 24 horas antes de la fecha y hora de servicio de ventana de atraque (para los buques que la hayan contratado), o 24 horas antes del atraque del buque (para los demás buques). Para cualquier contenedor que se solicite su ingreso para embarque posterior a este corte, se considerará como ingreso tardío, la APC evaluará su aceptación y, en caso de ser aceptado deberá pagar el cargo correspondiente.

SEXTO: Modificar el Capitulo X: Tarifas de servicios portuarios, agregando una nueva tarifa, que se describe así:

Base tarifa	*UM*	*Cuantía*
Ingreso tardío de contenedor	*Por contenedor*	USD 100.00

SÉPTIMO: Queda vigente en todos sus alcances y efectos legales, todo lo que no ha sido sujeto de modificación y contenido en Resolución **DGTA N° 013-2021,** cualquier infracción a la presente, estará sujeta la aplicación de las sanciones administrativas o pecuniarias establecidas por la Ley.

OCTAVO: La presente resolución de modificación al **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE PUERTO CORINTO**, entrará en vigencia quince días posteriores a su firma sin perjuicio de su publicación en La Gaceta Diario Oficial.

NOVENO: Todo lo aquí relacionado es sin detrimento de los estándares de protección portuaria que se implementan en Puerto Corinto, en aras de preservar su estatus de “Puerto Seguro”.

Dado en la Ciudad de Managua Capital de la República de Nicaragua, a los veintinueve días del mes de octubre del año dos mil veinticuatro.

Publíquese. - (f) Lic. Manuel Salvador Mora Ortiz, Director General de Transporte Acuático.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/33955