# “REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO”

**RESOLUCIÓN DGTA N°. 007-2025,** aprobada el 03 de junio de 2025

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 134 del 23 de julio de 2025

**MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**
**DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO**
**Autoridad Marítima y Portuaria Nacional**

## RESOLUCIÓN DGTA N° 007-2025
## “REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO”

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 N° 290, “Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo, con reformas incorporadas”, publicada en La Gaceta, Diario Oficial N° 35 del 22 de febrero de 2013, la 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, la Ley N° 838 Ley General de Puertos de Nicaragua, texto con modificaciones consolidadas publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 17 del 26 de enero de 2021 y su Reglamento, Decreto Ejecutivo N° 32-2013.

## CONSIDERANDO

### I

Que la Empresa Portuaria Nacional (EPN), presentó propuesta de actualización del Reglamento Operativo y Tarifas Portuarias de la Administración Portuaria de Corinto, contenida en Resolución N° DGTA 013-2021, dicha solicitud está basada en las funciones y atribuciones que le otorga la Ley N° 838, Ley General de Puertos de la República de Nicaragua, Artículo 23 numerales 16, 17 y 25.

### II

Que el Reglamento Operativo y Tarifario de las Administración Portuaria de Corinto, tiene como propósito establecer las disposiciones que regulan la prestación de los servicios portuarios a los buques y a la carga, para lo cual se requiere incorporar servicios que han venido surgiendo producto de la modernización del puerto, asimismo se requiere actualizar las tarifas por la prestación de estos servicios y de esta forma

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

adecuar el Reglamento y las Tarifas Portuarias de Puerto Corinto, ajustándolo a las necesidades y exigencias del comercio marítimo.

**III**

Que de conformidad con el artículo 45 numeral 5 de la Ley N° 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 N° 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:** Aprobar la actualización y modificación del **"REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO",** solicitada por la Empresa Portuaria Nacional (EPN), adjunto a la presente Resolución.

**SEGUNDO:** En el caso particular del servicio denominado "Ventana de Atraque o de Servicio" Capítulos III y IV del presente Reglamento, cumpliendo conforme a lo dispuesto en la Normativa de Procedimientos y Requisitos para la Implementación de la Ventana de Atraque o de Servicio, contenida en Resolución **DGTA N° 031-2024.**

**TERCERO:** Se deja sin ningún efecto legal las Resoluciones DGTA N° 013-2021, DGTA N° 001-2023, DGTA N° 004-2023, DGTA N° 014-2023, DGTA N° 027-2024, y cualquier otra disposición anterior que se oponga a la presente.

**CUARTO:** El presente **REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO,** entrará en vigencia 30 días posteriores a su firma, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta Diario Oficial.

Cualquier modificación o alteración a lo establecido en el presente Reglamento, sin autorización de esta Autoridad Marítima y Portuaria, será objeto de las sanciones administrativas o pecuniarias de conformidad con la Ley.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

# REGLAMENTO OPERATIVO Y TARIFAS PORTUARIAS

## ADMINISTRACIÓN PUERTO CORINTO

**Mayo 2025**

## CAPÍTULO I: DEFINICIONES

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

b) **AGENTE NAVIERO GENERAL:** Es toda persona natural o jurídica que actúa en nombre del armador u operador, como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante y comitente, en los contratos de transporte de mercancía y de fletamento, nombrar agente consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante y comitente le encomiende.

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

d) **APC:** Administración Portuaria de Corinto.

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

f) **CAPITANIAS DE PUERTO:** Son unidades de Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la República, las que tendrán como función primordial garantizar la defensa de los espacios marítimos y la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes.

g) **COCATRAM:** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

i) **CODIGO PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

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

k) **CONVENIO SOLAS y sus enmiendas:** Safety of Life at Sea, -por sus siglas en inglés- es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

w) **INSTALACIONES YFACILIDADES PORTUARIAS:** Toda obra de infraestructura de la Administración Portuaria de Corinto destinada a brindar cualquier atención y facilidad a los buques y a la carga.

x) **INTUR:** Instituto Nicaragüense de Turismo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

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

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

ee) **PILOTÍN:** Persona delegada por la APC para asistir en las operaciones logística de los buques, incluyendo la planificación y supervisión de la carga y descarga de contenedores.

ff) **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.

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

hh) **RADA:** Es pació acuático localizado en aguas jurisdiccionales del puerto, utilizado para fondear buques en la estación piloto.

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

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

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

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

mm) **RSOTL**: Reglamento de Seguridad Operativa de la Terminal Líquida.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

rr) **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.

## CAPÍTULO II: DISPOSICIONES GENERALES

*Arto. #1:* ***Delimitación de las Aguas Jurisdiccionales de la Administración Portuaria de Corinto***
Las aguas jurisdiccionales de puerto Corinto son las delimitadas como tales por la Comisión de Áreas Jurisdiccionales de los Puertos, mediante resolución emitida por la DGTA.

*Arto. #2:* ***Aceptación del Reglamento y Tarifas***
Todo cliente, usuario o agente que solicite el uso de las instalaciones portuarias o la prestación de un servicio portuario, acepta someterse a las condiciones del presente Reglamento Operativo y Tarifas Portuarias de la Administración de Puerto Corinto.

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

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

*Arto. #3:* ***Decisión sobre las Actividades Portuarias***
La **APC** tiene la plena facultad de planificar las operaciones y el uso óptimo de las facilidades portuarias, en la atención a los buques y a la carga, a fin de obtener el mejor rendimiento del Puerto.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #4:* ***Depósito Previo***
Toda solicitud de servicios portuarios (al buque y a la carga) y su depósito previo basado en proformas de servicios previamente elaborada por la APC, deberán efectuarse con 24 horas como mínimo y 48 horas como máximo de anticipación al ETA del buque, en días hábiles de oficina y horarios de oficina.

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

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

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

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

Los servicios prestados por la APC a las compañías navieras extranjeras deberán ser pagados en dólares de los Estados Unidos de América, se excluye de esta obligación a las empresas navieras nacionales, contrataciones de flete en término FIO o usuarios nacionales, quienes podrán pagar el valor correspondiente en Córdobas, de acuerdo al tipo de cambio oficial vigente a la fecha de la cancelación del servicio.

*Arto. #6:* ***Unidad de Medida para el Cobro***
Para efectos de aplicar las tarifas, se establece la Tonelada Métrica (TM) o el Metro Cubico ($m^3$), peso o volumen, a conveniencia de la APC y descrita en los conocimientos de embarque (B/L). Se establece como mínimo de cobro una (1) TM o un (1) $m^3$. De acuerdo a los datos del Conocimiento de Embarque (B/L), la APC se reserva el derecho de pesar o medir los bultos de cualquier consignación.

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

*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 APC deberá cobrar por los servicios que presta de conformidad con su régimen tarifario, salvo en casos especiales que se trate de donaciones, ayudas o casos de desastre, lo que deberá ser expresamente

autorizado por el Presidente de la República a través de acuerdo de la Junta Directiva de la EPN.

*Arto. #8:* ***Sobre los Impuestos***
Las tarifas detalladas en el presente documento no incluyen el Impuesto al Valor Agregado, por lo que al momento de la emisión de proforma y/o factura, deberán ser calculados y aplicados a cada servicio que corresponda la aplicación del mismo según Ley de la materia.

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

*Arto. #9:* ***Tarifas Preferenciales***
La APC, previa autorización de la Presidencia Ejecutiva de la EPN, podrá negociar tarifas preferenciales o promocionales sobre la base del techo máximo tarifario autorizado por la DGTA y en función del valor y/o volumen de carga a manejar, debiéndose justificar la medida a través de un estudio costo - beneficio, en el cual se demuestre la rentabilidad o conveniencia de dicha medida para la APC/EPN.

*Arto. #10:* ***Reclamos por Servicios Mal Facturados***
Los reclamos por servicios prestados y facturados por la APC, 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 APC, quien resolverá en el plazo de cinco (5) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la presentación del reclamo.

Para la presentación de reclamos por facturación, será requisito la cancelación previa del monto de la factura o en su defecto el depósito en garantía del monto de la misma.

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

En caso de desacuerdo por lo resuelto, se podrá hacer uso de los medios de impugnación establecidos en este reglamento. El agotamiento del procedimiento de reclamo indicado en este artículo es condición para hacer uso de los medios de impugnación indicados.

*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 N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

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

*Arto. #12*: ***Limitación de Responsabilidad por Daños a los Buques y/o en el Manejo de la Carga*** En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños al buque y/o a la carga, ocurridos dentro del Recinto Portuario, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, tal y como lo mandata la Ley N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes determine que la APC es responsable por los daños causados a la carga y/o al buque, se limitará la responsabilidad según lo mandatado en el artículo 96 y artíulo 99, respectivamente, de la Ley N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua.

*Arto. #13:* ***Daños a las Instalaciones y/o a Equipos Portuarios***
En caso de incidentes o accidentes que deriven en daños a las instalaciones y/o a los equipos portuarios, ocurridos dentro del Recinto Portuario, se conformará la respectiva Comisión de Investigación de Accidentes, tal y como lo mandata la Ley N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes haya dictaminado responsabilidad del buque, la APC podrá solicitar a la DGTA que coordine 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. #14:* ***Horario de Atención a los Usuarios***
La APC para atender a sus usuarios, establece el siguiente horario:

**a) Oficinas Administrativas y Planificación:**

De lunes a viernes:
De las 08:00 Horas a las 12:00 Horas.
De las 13:00 Horas a las 17:30 Horas.

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

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

## CAPÍTULO III: DISPOSICIONES REFERENTE A LOS BUQUES

*Arto. #15:* ***Itinerario, Aviso, Confirmación de Llegada y Planificación de las Operaciones del Buque y la Carga***
Con el fin de planificar los puestos de atraque del Puerto, los Agentes Navieros deberán entregar al inicio de cada semana, el aviso de llegada por escrito o vía electrónica, de todos los buques que se tienen previsto arribarán a Puerto Corinto.

Además, deberán mantener actualizada esta información atendiendo los cambios de itinerarios, debiendo enviar por escrito y vía electrónica a la Oficina de Planificación y al Departamento de Operaciones a los Buques, de la Dirección de Operaciones de APC, la estimación del arribo con 72 horas de anticipación, como mínimo, y su confirmación 12 horas antes de su llegada, y en el caso de que el último puerto de salida sea de un país vecino, deberán enviar el aviso de arribo inmediatamente zarpe del puerto anterior. Esto no exime al Agente Naviero de enviar la información correspondiente a través de la plataforma respectiva y al momento adecuado, en cumplimiento al Convenio FAL 65.

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

Una vez confirmados los pagos correspondientes, la entrega previa y revisión de documentos relacionados al buque y 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 de atención del buque y la carga (características técnicas del buque, condiciones climáticas imperantes, etc.), se escriben los acuerdos y consensos para la

operación (posición de atraque del buque en función de la ubicación de la carga a manejar, etc.), y equipamiento necesario para materializar lo planificado. Se establecerán de manera clara los tiempos y rendimientos esperados, condiciones para atraque, estadía, movimiento de muelle a muelle, desatraque y fondeo, así como la vinculación permanente entre el OPB con el OPIP, en la administración de la interfaz Buque-Puerto.

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

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

*Arto. #16:* ***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 APC con 72 horas antes de su llegada los documentos enlistados en el cuadro al final de este artículo. En caso de que el último puerto de salida sea un país vecino, deberán enviar el aviso de arribo inmediatamente zarpe del puerto anterior. De no cumplir con lo establecido, el buque quedará fondeado en estación piloto, perdiendo su orden de llegada.

APC permitirá la atención de un buque siempre y cuando reúna las condiciones de eslora, manga y calados permisibles, acorde con las dimensiones existentes en los canales de acceso y dársena de maniobra y los sitios de atraque del puerto. APC informará periódicamente a las Agencias Navieras las dimensiones máximas permisibles para que no haya ningún riesgo en la navegación del canal de acceso, el atraque, cargue y descargue y desatraque de los buques.

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

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

La Lista de Mercancía deberá contener instrucción de embarque, cantidad, clase,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

B**. Buques con Carga de Exportación**

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

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

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

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

*Arto. #17****: Orden de Atención a los Buques***
La APC decidirá el orden en que serán atendidos los buques, de acuerdo a los siguientes criterios:
a) Orden de llegada a la Estación Piloto.

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

c) Entrega anticipada de los documentos (de conformidad con el Arto. 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.

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

a) Esperando instrucciones de los armadores.

b) Desperfecto de la máquina 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 29, 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.

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

a) Falta de espacio en muelle, por estar otros buques atracados. Esta exención no aplica para los buques que hacen 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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.

*Arto. #20:* ***Estadía en Puesto de Atraque***
Se cobrará tarifa por estadía en puesto de atraque a todo buque que permanezca amarrado a las bitas de los atracaderos y de conformidad a lo establecido en el presente documento.

*Arto. #21:* ***Obligación y Disponibilidad de Desatracar***
El Capitán y Oficiales de cada buque atracado deberán garantizar que las máquinas del buque permanezcan dispuestas y la tripulación lista para hacerse a la mar en todo el tiempo que el buque esté atracado, para garantizar cualquier maniobra o desatraque que a juicio de la APC sea necesario efectuar, esto será comunicado por escrito al agente naviero.

Finalizadas las operaciones de cargue y/o descargue, y una vez recibido el zarpe oficial, el buque tiene la obligación de desatracar, salvo casos especiales en que a criterio de la APC (sin facturar este tiempo de estadía), y por medidas de seguridad, ésta considere que el buque deba permanecer más tiempo atracado al muelle, que el anteriormente estipulado, caso contrario se le aplicará un recargo del 100% de la tarifa de estadía establecida, aplicable sobre el tiempo adicional de estadía y reservándose la APC el derecho de recurrir a la Capitanía de Puertos a fin de que el buque abandone el puesto de atraque y zarpe.

*Arto. #22:* ***Servicio de Amarre y Desamarre***
Se cobra tarifa por servicio de amarre y desamarre a las bitas de los atracaderos, por una sola vez (ciclo completo).

Cualquier movimiento adicional se cobrará independiente. Para la prestación de este servicio, aplican la siguiente condición:

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #23:* ***Disposiciones para servicios a buques Cruceros***
Se cobrará una sola tarifa para los servicios portuarios de ayudas a la navegación, practicaje, remolcaje, amarre/ desamarre y estadía que se brinden al buque crucero.

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

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

*Arto. #24:* ***Solicitud de Servicios Especiales al Buque y a la Carga***
Los servicios especiales al buque o a la carga, cuando la APC esté en la capacidad de brindarlos, deberán ser solicitados por escrito, ya sea por el Agente Naviero o por el consignatario o embarcador de la carga, y cancelarlo de previo en horas laborales de Facturación y Caja de APC, antes de recurrir a la unidad ejecutora del servicio.

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

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

*Arto. #25:* ***Servicios de Practicaje***
Se cobra tarifa por el servicio de asesoría en la dirección náutica de un buque, que presta el Práctico Oficial al Capitán del mismo, para el arribo, despacho de puerto, atraque, desatraque y maniobras de cualquier tipo incluyendo las de fondeo.

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

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

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

1) Buques Nacionales menores de 200 TAB.
2) Buques Nacionales de pesca.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

3) Buques pertenecientes a las Fuerzas Armadas de la República.
4) Buques de guerra de países amigos en visita de cortesía.

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

*Arto. #26:* ***Servicio de Remolcaje***
Se cobrará servicio de remolcaje a todo buque que recale en la APC por custodia en el canal de acceso y asistencia en las maniobras de amarre y desamarre.

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

a) Se establece el uso obligatorio de dos remolcadores en las maniobras de atraque y desatraque.
b) Se establece un cobro mínimo, cuando el producto de la aplicación de la tarifa correspondiente sea inferior al monto establecido en el presente pliego tarifario.

Cuando el Agente Naviero solicite este servicio a una hora específica para el atraque o desatraque tiene hasta una hora antes de la solicitada para cancelar el servicio (exceptuando los días domingo y días feriados). 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 o desatraque (siempre que haya buque en espera de muelle), y los remolcadores se retirarán retornando a su base y el Agente Naviero está obligado a pagar el 100% total del servicio.

*Arto. #27:* ***Servicio de Pilotín***
Se cobra tarifa de pilotín para garantizar la planificación y coordinación de carga y descargue de la carga contenerizada de los buques celulares que operan en el puerto de Corinto, dentro del servicio de ventana de atraque.

*Arto. #28:* ***Limpieza de Muelle***
Se cobra tarifa de limpieza a muelle de acuerdo a lo establecido en el presente documento, a todo buque crucero y granelero que recale en la APC.

*Arto. #29:* ***Ritmo de Trabajo de los Buques***
Todo buque, una vez que sea atracado a un muelle, está en la obligación de 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 APC podrá retirar el buque del puesto de atraque, trasladándolo a la rada (estación piloto) y comunicándolo por escrito al agente naviero, quien asumirá los costos que se incurran por esta operación. Para el desatraque del buque y traslado a la rada, el Agente

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

Naviero, consignatario y/o embarcador pagará todos los servicios en que se incurra por pilotaje, amarre/desamarre y remolcador.

Cuando a solicitud del agente naviero se realice el movimiento del buque de un atracadero a otro, será cobrado el 60% de la tarifa para el servicio de remolcadores, practicaje ya amarradores establecido en el presente documento.

*Arto. #30:* ***Buques Con Mercancía Peligrosa y/o Mal Equipados***
Son consideradas como mercancías peligrosas aquellas mercancías clasificadas como tales por el Código IMDG de la OMI.

Para el caso de buques que deseen hacer uso de las facilidades del Puerto con mercancía peligrosa y/o carezcan de elementos necesarios para manejarla con seguridad o cuyo equipo esté en malas condiciones y constituya un peligro para la seguridad de los demás buques, instalaciones o facilidades portuarias y personal involucrado en la actividad del Puerto, la APC tiene la facultad de no permitir la entrada del buque o exigir que éste abandone la jurisdicción del Puerto.

Todo Agente Naviero o el representante de un buque que transporte en tránsito o con destino al país cualquier tipo de mercancía considerada como peligrosa, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

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

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

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.

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

d) Toda mercancía peligrosa en entrega directa, no deberá permanecer por más de una hora dentro del recinto portuario, por cualquier causa no imputable a APC, caso

contrario se aplicará recargo establecido en el presente documento, más la tarifa por almacenaje de mercancía peligrosa correspondiente.

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

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

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

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

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

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

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

*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 éstos y con antelación al inicio del servicio. Así

mismo, a solicitud de los clientes o usuarios, la APC podrá prestar servicios complementarios a los buques y a la carga, los que serán cobrados de acuerdo a las tarifas establecidas.

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

*Arto. #33:* ***Servicio Especial de Lancha***
Se cobra tarifa por la prestación de servicio especial con lancha para el traslado del personal IPSA/OIRSA/MINSA para la inspección fitosanitaria y/o fumigación de los productos agrícolas a granel en la rada, de acuerdo a lo establecido en el presente pliego tarifario.

*Arto. #34:* **Servicio Especial de Remolcador**
Cuando a opción del Agente Naviero/Consignatario de la Mercancía, se preste Servicio Especial con un Remolcador para el traslado del personal IPSA/OIRSA/MINSA para la inspección fitosanitaria y/o fumigación de los productos agrícolas a granel en la rada, se cobrará de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

*Arto. #35:* ***Buques pesqueros***
Los buques pesqueros que soliciten servicio de atraque-desatraque y estadía en puerto, están sujetos al pago de los respectivos derechos por los servicios recibidos, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

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

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

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

c) Los buques de bandera nicaragüense podrán pagar el servicio antes mencionado en moneda nacional, mientras que los de bandera extranjera lo deberán efectuar en dólares de los Estados Unidos de América.

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

## CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES REFERENTES A LA CARGA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #36:* ***Horario de Atención de Carga***
El embarcador o consignatario de la mercancía, tanto de importación como de exportación, que solicite servicio en tiempo extraordinario, conforme los horarios que se detallan a continuación, sin tener atracado el buque al muelle que le corresponde esa mercancía, deberá efectuar el depósito previo y presentar pro forma, en donde solicita el personal y el equipo necesario para la atención a la mercancía.

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

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

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

c) **Días domingo y feriados:**
**Las 24 horas son extraordinarias**

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

*Arto. #37****: Recepción de Carga de Importación***
Toda carga general y a granel de importación será recibida y entregada al costado del buque (entrega directa), en vehículos de transporte terrestre o a través de tubería propiedad del cliente. La carga estará sujeta a inspección por las autoridades competentes según corresponda.

En caso que se soliciten espacios para almacenamiento de carga en contenedores, vehículos y mercancía general, el cliente o su Agente Naviero, previa coordinación con la APC y Dirección de Operaciones, deberán informar por escrito la fecha de llegada

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

del buque, y si ésta varía, deberán notificar el cambio, haciéndola llegar por escrito, incluyendo la cantidad de carga a almacenar.

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

*Arto. #38:* ***Carga de importación y exportación en entrega indirecta***
Los vehículos y mercancía general que se manejen en entrega indirecta pagarán de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario, y en los siguientes casos se cobrará recargo:

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

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

*Arto. #39:* ***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. #40:* ***Manejo de Contenedores Llenos y Vacíos***
Se cobrará por movimiento en el cargue o descargue de contenedores llenos o vacíos, transferencia del costado del buque a patios de almacenamiento y viceversa, así como la recepción y entrega en patios, de conformidad a lo establecido en el presente documento.

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

Se considera reestiba vía muelle al movimiento en el cual el contenedor, es descargado del barco y puesto en el muelle o plataforma (chasis), y posteriormente embarcado en el mismo buque. Cuando la reestiba del contenedor se haga vía muelle se cobrará la tarifa correspondiente a lo establecido en el presente pliego tarifario.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

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

c) Cuando a solicitud de la agencia aduanera o naviera se realiza la segregación de un contenedor y no se realiza la inspección o despacho por causas imputables al Agente Aduanero o Naviero (ejemplo: no garantizar la logística, no asistencia de conductor y su medio asignado a la hora programada, información de despacho errónea, etc.), la misma está obligada a pagar la tarifa por cada movimiento que se incurrió para atender su solicitud.

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

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

*Arto. #42:* ***Movimiento y transferencia interna de contenedores***
Se cobrará en concepto de movimiento y transferencia interna de contenedores, cuando se requiera mover un contenedor desde el área donde se encuentre apilado/ almacenado a las áreas destinadas para fines de inspección, fumigación, vaciado total o parcial de su contenido de carga y otros, y su retorno a la misma área utilizando los equipos del puerto, por cada movimiento.

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

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

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

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

*Arto. #43****: Movimiento de pontones y caja de espera en losa de muelle y a bordo del buque***
Se cobra tarifa por movimiento de pontones y/o caja de espera realizado por la grúa de buque o grúa de puerto, para ubicar los pontones y/o las cajas de espera en un espacio a bordo de la nave o en la losa de muelle de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario.

*Arto. #44*: ***Manejo y transferencia de contenedores de APPI I a la zona primaria de la APC***
Es el servicio que de manera opcional se brinde a los contenedores con carga de exportación para su recepción en el APPI I, manejo y transferencia a la zona primaria de la APC, utilizando los equipos del puerto.

*Arto. #45:* ***Manejo y transferencia de contenedores del centro logístico a la zona primaria o viceversa.***
Todo contenedor que sea trasladado del puerto hacia el Centro Logístico Julia Herrera de Pomares, o viceversa, deberá pagar el costo por el traslado de conformidad a lo establecido en el pliego tarifario.

*Arto. #46:* ***Manejo de Carga a Granel***
Toda carga a granel (líquida o sólida), deberá ser manejada con el equipo del buque (grúa, tubería o banda). El granel seco deberá estar estibado en condiciones normales para evitar accidentes laborales durante el descargue. Mercancía a granel en estado petrificado deberá ser triturada para facilitar su manejo. Para tal efecto, la APC dispone de equipos, los que deberán ser alquilados por los clientes para su uso, y deberán ser pagados de acuerdo a tarifas vigentes o bien utilizar los equipos auxiliares de las empresas de estiba.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

Cuando el puerto no cuente con los recursos o equipos solicitados, el Agente Naviero, consignatario o embarcador deberán contratarlos, pagando todos los servicios portuarios que esto implica (almacenamiento, seguridad, servicios mecánicos, etc.)

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

*Arto. #47:* ***Manejo de Vehículos Descargados o Cargados en buque***
Aplicará este cobro a todo vehículo que se cargue o descargue en la APC. Cuando se utilicen equipos del puerto para trasladar vehículos que no puedan ser movilizados haciendo uso de sus propios medios de tracción, y estos sean transferidos al área de almacenamiento y viceversa, se cobrará además el alquiler del equipo de acuerdo a la tarifa establecida.

Cuando la reestiba del vehículo se realice a bordo del buque, se cobrará de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

Cuando la reestiba del vehículo se realice vía muelle, se cobrará de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

*Arto. #48:* ***Derecho de Muellaje***
Toda carga que pasa por el puerto deberá pagar el Derecho de Muellaje por el uso de las instalaciones portuarias, sea importación o exportación.

*Arto. #49:* ***Derecho Uso de Instalación de Tuberías***
La APC cobrará a los usuarios de la terminal líquida, un canon mensual por derecho de uso del muelle, de toda tubería instalada en dichas estructuras, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario.

*Arto. #50:* ***Requisitos para Retirar Carga en APC***
Los requisitos que deben cumplir los usuarios para retirar carga del Recinto Portuario son:

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #51:* ***Sobre el almacenaje libre o período de gracia***
La mercancía general no goza de periodo de gracia en el Recinto Portuario, por lo que empezará a computarse el almacenaje a partir del descargue del buque o ingreso a los APPI, a excepción de contenedores y vehículos que se sujetarán al siguiente período de gracia:

a) Vehículos Automotores 02 (Dos) Días calendario de periodo de gracia

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

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

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

*Arto. #52:* ***Requisitos Previos para Recibir Mercancía de Exportación de Entrega Directa***
Los requisitos para que la APC pueda recibir mercancía de exportación de parte de los embarcadores son los siguientes:

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

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

c) Boleta única de exportación.
.
Arto. #53: ***Limitación de Recibo de Carga de Exportación***
La APC solamente recibirá carga de exportación que esté contemplada en lista de carga enviada y actualizada por la Agencia Naviera representante del buque y que las mismas cumplan con todos los requisitos para su exportación. No se aceptarán enmiendas ni manchones a los documentos presentados.

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

Para contenedores de exportación llenos, el Agente Naviero debe de entregar la Lista

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

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

*Arto. #54:* ***Regulaciones a Unidades de Transporte de Carga de Exportación***
Las unidades de transporte con carga de exportación tendrán preferencia para entrar al Recinto Portuario, sobre todo cuando el buque esté atracado, y deberán entregar la carga al costado del buque, apegándose a las disposiciones y reglamentaciones para ingresar y transitar en el Recinto Portuario.

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

*Arto. #55:* ***Retiro de Carga General de Exportación No Embarcada***
Toda carga general (vehículos, bultos y otros) de exportación para que pueda ser retirada del Recinto Portuario, por no haberse embarcado en el buque planificado, perderá el período de gracia de almacenaje debiendo ser retirada inmediatamente, pagando previamente el almacenaje desde la fecha en que fue recibida hasta la fecha de retiro, más la entrega y los servicios complementarios que fuesen necesarios.

*Arto. #56:* ***Requisitos Previos para Recibir Carga Contenerizada de Importación***
a) Solvencia económica y depósito previo de todos los servicios y derechos del puerto.

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

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

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

e) Para el suministro de energía eléctrica, el Agente Naviero debe garantizar un

técnico para la conexión, desconexión y control de temperatura de estos contenedores. Cualquier daño que se incurra en los tomacorrientes del puerto, los interruptores u otros por causa del contenedor conectado, los gastos por los daños serán asumidos por la Línea Naviera a la que pertenece el contenedor.

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

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

h) Área de seguridad para mercancía peligrosa: Cuando un cliente solicite la permanencia de un contenedor con mercancía peligrosa, pero su tipificación de clase dentro del Código IMDG no recomienda apilarlo con contenedores de una clase distinta, su permanencia en el área primaria del puerto estará condicionada a la evaluación y autorización de la unidad de UGA de APC. Para esto, se reservará un área de seguridad de 50 $m^2$ en el patio de contenedores, aplicando la tarifa correspondiente al pliego tarifario.

*Arto. #57:* ***Almacenaje Libre o Período de Gracia de Contenedores***
Se permite el almacenaje de carga en contenedores en el Recinto Portuario conforme los siguientes criterios:

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

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

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

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

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

12) Los contenedores que ingresen al Centro Logístico, no gozarán de período de gracia y deberán pagar de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario a partir de la fecha y hora de ingreso hasta su salida.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #58:* ***Requisitos Previos para Recibir Carga Contenerizada de Exportación***
Los requisitos para que la APC pueda recibir carga de exportación de parte de los embarcadores son los siguientes:

1) Lista oficial de carga de exportación (vía electrónica con acuse de recibo), que contenga descrita la cantidad de contenedores con sus siglas y número, producto, tamaño, embarcador y destino. Sólo se permitirá una lista por día. En caso de contingencia (falta de energía eléctrica en el puerto), la lista de mercancía se hará en papel con acuse de recibo en el mismo.

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

3) Se debe realizar Acta de Almacenaje de Contenedores, cumpliendo con el Arto. 53

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

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

6) No se permite la recepción de contenedores vacíos, sin antes haber realizado el Acta de Almacenaje, cumpliendo con lo establecido en los Artos. 53 y 57 y éstos deben de venir limpios y sin rombos de mercancías peligrosas.

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

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

9) 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.

*Arto. #59:* ***Regulaciones a Unidades de Transporte de Contenedores de Exportación***
El tránsito de unidades con contenedores de exportación al área primaria del puerto, se realizará una vez concluidos los trámites necesarios y en apego a la organización que para tal fin está establecido en la terminal portuaria.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

*Arto. #60:* ***Servicios Complementarios***
La APC podrá prestar Servicios Complementarios para facilidad de los clientes, tanto a la carga como a los buques.

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

*Arto. #61:* ***COCATRAM***
Se pagará por parte de las Agencias Navieras, por tonelada métrica o metro cúbico movilizado de Mercancía de Importación y Exportación, cargada y/o descargada de los buques, por Derecho de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Se exceptúan las siguientes mercancías: Petróleo y Banano. Este valor es retenido por la APC y enterado mensualmente al organismo señalado.

*Arto. #62****: Parqueo y Estadía de Vehículos en los Ante Puerto Punta Icaco***
a) Parqueo en Tránsito:
1) Con asignación de carga de importación se les aplicará a los vehículos que ingresen al APPI-II, previa liberación de la carga por parte de la Agencia Naviera. Pagará la tarifa establecida en el presente pliego tarifario.

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

b) Parqueo Temporal:

Se aplicará a aquellos vehículos que soliciten parqueo por medidas de seguridad de la carga vinculado a la actividad logística portuaria.

c) Parqueo para evacuaciones de contenedores vacíos de importación y exportación:

Se aplicará a todos los vehículos que laboran en el traslado de contenedores vacíos de los diferentes predios hacia el Recinto Portuario y viceversa. Pagará la tarifa por contenedor de 40’ o dos contenedores de 20’ sobre la misma rastra.

d) Parqueo con Estadía de tres días:

Se le aplicará a la mercancía de exportación que ingrese al APPI-I sin la documentación para su exportación dentro de las 72 horas hábiles, de conformidad a lo establecido en el presente pliego tarifario, esta tarifa incluye uso de servicios

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

higiénicos y vigilancia en APPI-I.

e) Parqueo para camiones de importación de buques carga granel sólido:

Se aplicará a todos los camiones que laboran en el descargue del producto a granel sólido.
Pagará la tarifa establecida en pliego tarifario, cada 24 horas mientras duren las operaciones de descargue del producto.

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO V: DE LA TERMINAL LÍQUIDA

*Arto. #63:* ***De la Terminal Líquida***
Sin perjuicio de las leyes, reglamentos, normas, acuerdos ministeriales dictados por la DGTA-MTI y convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nicaragüense vigente, se aplicarán las siguientes normas:

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

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

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

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

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

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

c) Cuando la Agencia Naviera envíe manifiestos y B/L de mercancía líquida de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

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

**Procedimientos operativos para la atención a Buque Tanques**

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

*Arto. #64:* ***De la Protección Portuaria de la APC***
La APC debe contar con un Plan de Protección de Instalaciones Portuarias, con el objetivo de implementar las medidas para la protección de los buques e instalaciones portuarias establecidas en el Código PBIP y Ley N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento.

*Arto. #65:* ***Del Subcomité de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria***
De conformidad con lo mandatado Ley N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento la APC debe contar con un Subcomité de Seguridad y Protección Marítimo Portuario, el cual está integrado por el Delegado de la DGTA, el Delegado de la DGA, la Capitanía de Puerto y el OPIP de la APC el cual puede ampliarse con la participación de la Dirección General de Migración y Extranjería, Policía Nacional, MINSA, Dirección General de Bomberos y Defensa Civil.

*Arto. #66:* ***De Las Medidas Para La Seguridad y Protección Portuaria***
El Gerente de la APC, a través del OPIP, regulará las medidas de Seguridad y Protección de Puerto Corinto, con el apoyo del Subcomité de Protección Portuaria.

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

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

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

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

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

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

*Arto. #67:* ***De las medidas en el Ingreso, Circulación y Salida en el Antepuerto Punta Icaco y Recinto Portuario***
La APC a través del OPIP permitirá y controlará a través del sistema de pases establecidos, el ingreso, circulación, permanencia y salida a las personas y medios de transporte que estén relacionados directamente con la actividad portuaria.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

*Arto. #68:* ***Tarifas de Protección Portuaria***
Se cobra tarifa de Protección portuaria para financiar el programa de seguridad y protección portuaria establecido en la Ley N° 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, de acuerdo a lo siguiente:

a) Tarifa de Protección Portuaria al buque, aplicado a cada buque que recale en la APC.

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

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

*Arto. #69:* ***Del Departamento de Seguridad Industrial y Ambiente Laboral***
Le corresponde al Departamento de Seguridad Industrial y Ambiente la aplicación del Reglamento Técnico Organizativo (RTO), que establece las normas técnicas preventivas, medidas y disposiciones de higiene y seguridad en las diferentes áreas que dependen de APC y a las actividades a cargo de concesionarios, contratistas, arrendatarios, operadores de terminales y usuarios de las instalaciones y facilidades portuarias.

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

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

CLASE 1: Explosivos
CLASE 2: Gases
CLASE 3: Líquidos inflamables

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

CLASE 4: Sólidos inflamables y otras sustancias
CLASE 5: Sustancias oxidantes y peróxido orgánicos
CLASE 6: Sustancias venenosas y sustancias infecciosas
CLASE 7: Sustancias radioactivas
CLASE 8: Sustancias corrosivas
CLASE 9: Sustancias peligrosas varias

## CAPITULO VII: DE LAS EMPRESAS PRIVADAS DE ESTIBA

*Arto. #70**: Permiso de Operar Dentro del Puerto***
La APC podrá conceder autorización de operación dentro del Recinto Portuario, mediante contrato, a Empresas Privadas de Estiba que se encuentren legalmente constituidas y debidamente autorizadas para operar como tal por la autoridad competente, y que haya cumplido con todas las Normas Jurídicas que demanda el funcionamiento de este tipo de Empresas.

*Arto. #71: **Forma de Operar***
Las Empresas Privadas de Estiba se entenderán directamente con los clientes, consignatarios o la persona que éste delegue, a fin de negociar la tarifa a cobrar por las operaciones del manejo de la mercancía, y respetando las tarifas máximas establecidas por la autoridad competente.

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

*Arto. #72**: 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 N°838, Ley General de Puertos de Nicaragua y su Reglamento, debiéndose actuar de conformidad al fallo correspondiente.

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

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

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

la APC, que manipulen al momento de las operaciones portuarias.

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

*Arto. #73:* ***Organización del Trabajo***
La APC tiene dentro de sus funciones de manera exclusiva, la dirección y control de las operaciones y de la atención a los buques que hacen uso de sus facilidades portuarias.

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

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

a) Tipos de mercancía a manipular.

b) No podrán trabajar menores de 16 años.

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

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

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

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

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

Todas las Empresas Privadas de Estiba quedan sujetas a cumplir las normativas y reglamentos establecidos para mantener la seguridad de las instalaciones portuarias.

*Arto. #74:* ***De la Coordinación con el Puerto***

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

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

*Arto. #75:* ***De la Presentación de Documentos***
Las Empresas Privadas de Estiba deberán proporcionar a la Oficina Seguridad y Protección Portuaria de la APC, con 24 horas de antelación, al inicio de las operaciones, los documentos siguientes, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos para tal fin.

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

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

*Arto. #76:* ***De la Higiene y Seguridad en el Recinto Portuario***
Es responsabilidad de las Empresas Privadas de Estiba garantizar que sus trabajadores velen por todos los aspectos relacionados con la protección del medio ambiente, así mismo, el de respetar las señales ubicadas en cada una de las áreas del Recinto Portuario, tales como: depositar la basura en su lugar, respetar las áreas de no fumar, la velocidad de los vehículos, etc. Igualmente deben garantizar que su personal permanezca en el área de trabajo asignada y cumplan las disposiciones establecidas en la Legislación de Higiene y Seguridad del Trabajo y con las Normativas de Seguridad Portuaria, Ley General de Higiene y Seguridad No. 618.

*Arto. #77:* ***Del Ingreso del Personal al Recinto Portuario***
Es facultad del OPIP no permitir el ingreso o el retiro del Recinto Portuario de cualquier trabajador o funcionario de alguna Empresa Privada de Estiba, cliente o usuario, por violación al presente Reglamento y-o disposiciones de carácter normativo o irrespeto a las diferentes autoridades o normativas de disciplina y seguridad de la APC.

## CAPÍTULO VIII: PROHIBICIONES

*Arto. #78:* ***Prohibiciones***
a) Se prohíbe ingresar al Recinto Portuario y los APPI I y II, a toda persona que no participe en las actividades normales del Puerto. La APC a través de la DSPP controlará la entrada y salida de las áreas portuarias y solamente permitirá el acceso a las personas que para tal efecto estén autorizadas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

b) El máximo de velocidad permitido para los vehículos dentro del Recinto Portuario y/o los APPI I y II no excederá de diez (10) kilómetros por hora.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l) Se prohíbe en áreas restringidas el uso de equipos de filmación (cámaras fotográficas, cámaras de videos, teléfonos celulares) excepto que mediante previa

solicitud del interesado sea autorizado por la Gerencia de APC a través de la DSPP.

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

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

o) Los buques que se encuentran atracados o 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.

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

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

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

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

## CAPÍTULO IX: DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

*Arto. #79****: De los Recursos de Revisión y Apelación***
Se establecen los Recursos de Revisión y de Apelación para impugnar los actos, omisiones, disposiciones o resoluciones administrativas emanadas del Gerente Portuario de Corinto.

**a) Recurso de Revisión:**
Toda persona legitimada, que se considere agraviada por un acto, omisión o disposición administrativa emanada del Gerente Portuario de Corinto, podrá interponer, ante el mismo Gerente, recurso de revisión dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación del acto o disposición que se impugna.

El escrito de interposición deberá expresar como mínimo: Autoridad a la que se dirige el recurso, nombre y generales de ley del recurrente, si lo hace de forma personal o en

caso de ser mediante apoderado debe acreditar debidamente y anexar el poder, identificación del acto, omisión, disposición o resolución administrativa contra la cual se recurre, motivos fácticos y/o técnicos que sustenten la impugnación, norma que su a criterio se ha violado, en su caso, y lugar para notificaciones.

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

**b) Recurso de Apelación:**
Procederá el recurso de apelación en contra de la resolución que resuelva el recurso de revisión, emitida por el Presidente Ejecutivo de EPN.

La persona legitimada, presentará el recurso de apelación ante la DGTA con copia obligatoria a EPN, en el plazo de seis (6) días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución del recurso de revisión. El escrito que contenga el recurso de apelación, deberá cumplir con los mismos requisitos formales exigidos para el recurso de revisión.

La DGTA, tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles a partir de la interposición de recurso de apelación, para conocer y resolver lo que tenga a bien sobre la resolución impugnada.

La resolución que resuelva el recurso de apelación, agotará la vía administrativa, y las partes que no esté de acuerdo tendrá un plazo de treinta (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.

## CAPÍTULO X: DE LAS TARIFAS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118

Fuente: http://www.leybook.com/doc/34118