Enlace a Legislación Relacionada

LEY REGULADORA PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE

DECRETO-LEY N°. 1549, aprobado el 28 de diciembre de 1984

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 4 de 5 de enero de 1985

LA JUNTA DE GOBIERNO DE RECONSTRUCCION NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

En uso de sus facultades,

DECRETA:

La siguiente:

"LEY REGULADORA PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE"

Título I

Capítulo Único

Disposiciones Generales

Artículo 1.-La presente Ley se denominará **"LEY REGULADORA PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE"**, y tiene por objeto regular el ejercicio del **"SERVICIO DE PRACTICAJE"** en los Puertos de la República.

Artículo 2.-Para todos los efectos de esta Ley, entiéndase por:

I.- Dirección:

"La Dirección General de Transporte Acuático Nacional"

II.- Practicaje

El Servicio de Asesoramiento en la Dirección Náutica de un buque, que le preste el Práctico Oficial al Capitán del mismo, durante el pilotaje de entrada o de salida, o durante cualquier pilotaje interior o maniobra de cualquier tipo, que realice dicho buque en los Puertos, Canales, Ríos y Lagos de la República.

III.- Unidad de Prácticos

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Es la agrupación de los Prácticos Oficiales que presta el Servicio de Practicaje en los Puertos Nacionales. En esta Unidad se incluyen, además de los Prácticos Oficiales: Tripulación de Remolcadores, tripulantes de las lanchas de Prácticos y los tripulantes de las lanchas que ayudan a pasar los cabos en las maniobras que se realizan.

IV.- Práctico Mayor

Uno de los Prácticos Oficiales de la Unidad de Prácticos, nombrado por la Administración Portuaria correspondiente y aprobado por la Dirección para dirigir la Unidad de Prácticos.

V.- Práctico Oficial

Funcionario legalmente facultado para prestar el Servicio de Practicaje en la jurisdicción donde desempeña sus funciones.

VI.- Aspirantes a Prácticos Oficiales

Personas con experiencia Marinera que hayan aprobado los exámenes de Prácticos Oficiales y estén realizando las prácticas correspondientes.

VII.- Maniobra

Operación efectuada por un buque bajo el asesoramiento de un práctico oficial para tomar o dejar fondeadero; para atracar o desatracar de cualquier muelle o espigón; para abarloarse o desabarloarse de otro buque; para acoderarse, amarrarse o desamarrarse en cualquier forma y manera de cualquier lugar, objeto o instalación portuaria de cualquier tipo, en cualquier puerto de la República.

VIII. - TRB:
Toneladas de Registro Bruto

Título II

Capítulo I

De los Prácticos Oficiales

Artículo 3.-Los Prácticos Oficiales estarán subordinados a la Administración Portuaria del Puerto donde ellos ejercen sus funciones a cuya jurisdicción disciplinaria y administrativa estarán sometidos.

Artículo 4.-Los Prácticos Oficiales, dentro de la jurisdicción del Puerto donde desempeñan sus funciones, son los únicos funcionarios legalmente facultados para prestar Servicios de Practicaje a los Buques.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Artículo 5.-Los prácticos que actualmente se encuentran en servicio activo serán habilitados con Licencias Provisionales con arreglo a lo estipulado en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 6.-En cada uno de los puertos Nacionales, cuyo Tráfico Marítimo, Lacustre o Fluvial así lo requiera, la Administración Portuaria local con la aprobación de la Dirección, establecerá una Unidad de Prácticos que disponga del número de Prácticos Oficiales que resulte necesario para cubrir satisfactoriamente el Servicio de Practicaje.

La Unidad será dirigida por un Práctico Mayor designado por la Administración Portuaria Local entre los Prácticos Oficiales previa aprobación de la Dirección.

El Práctico Mayor colaborará con la Administración Portuaria en la labor de organizar la estructura de la unidad y el régimen de trabajo de los prácticos.

Artículo 7.-En el Puerto donde no sea necesario o no estén dadas las condiciones mínimas para establecer una Unidad de Prácticos, la Administración Portuaria propondrá a la aprobación de la Dirección.

a) El número de Prácticos que son necesarios para cubrir el servicio de practicaje satisfactoriamente; y

b) La organización que debe tener el Servicio de Practicaje en este Puerto.

Artículo 8.-El Servicio de Practicaje, consiste en la utilización del asesoramiento de un Práctico Oficial durante la realización de cualquier tipo de pilotaje y/o maniobra de los Puertos, Canales, Ríos y Lagos de la República, será obligatorio para todos los buques con las excepciones siguientes:

a) Buques Nacionales menores de 200 TRB o con calados inferiores al límite fijado para un Puerto determinado.

b) Buques Nacionales de Pesca.

c) Buques pertenecientes a las Fuerzas Armadas de la República; y

d) Buques de Guerra de países amigos en visita de cortesía.

Artículo 9.-Los Capitanes de los buques que según el artículo anterior están obligados a solicitar servicio de Practicaje, no podrán efectuar ningún tipo de pilotaje y/o maniobra en ningún momento, sin tener a bordo un Práctico Oficial. Los Capitanes contraventores pagarán la TARIFA correspondiente y además, una multa de:

a) Buques ExtranjerosUS $600.00

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

b) Buques Nacionalesc$ 3,000.00

El hecho de pagar esta multa no los libera de las responsabilidades que de dicho pilotaje o maniobras se deriven por accidentes u otras causas.

Artículo 10.-Además de llevar a bordo un Práctico Oficial en funciones, el Capitán está obligado a obtener previamente el correspondiente permiso de las Autoridades Portuarias locales según el tipo de pilotaje o maniobra que requiera efectuar.

Artículo 11.-El consignatario, el Armador o el Capitán de un buque pueden solicitar Servicio de Practicaje, pero el Práctico no irá a prestarlo sin cerciorarse previamente que dicho servicio está debidamente autorizado por la Autoridad correspondiente.

Artículo 12.-En los Puertos donde se preste el Servicio de Practicaje durante las 24 horas del día, los derechos estipulados en la **TARIFA** se pagarán dobles por los servicios prestados entre las 17:00 horas a las 8:00 horas y entre las 12:00 horas a las 13:00 horas.

Artículo 13.-En todo momento los buques serán piloteados y/o maniobrados a la menor velocidad posible que les permita conservar un buen Gobierno y, en todos los casos, se prohíbe superar el límite de velocidad establecido para la jurisdicción donde el buque se está piloteando o maniobrando.

Artículo 14.-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.

Artículo 15.-La ubicación o atraque de los buques, de acuerdo con las características, condición y destino de los cargamentos que transporte, será determinado por la Entidad o Empresa que le competa. Pero a los efectos de la prestación del Servicio de Practicaje, tanto los lugares de fondeos como los de atraques serán autorizados por la Administración Portuaria local, quien, desde el punto de vista técnico, deberá asesorarse al respecto con el Práctico Mayor si lo hubiere, o con un Práctico Oficial de experiencia.

Artículo 16.-El número de Prácticas Ofíciales que resulte necesario para cubrir satisfactoriamente el Servicio de Practicaje en cualquier Puerto Nacional, será determinado por la Administración Portuaria local y sometido a la aprobación de la Dirección, quien procederá a analizar la solicitud objetivamente y determinará lo procedente para que el número de Prácticos Oficiales resulte suficiente para prestar un Servicio adecuado.

Artículo 17.-Si por cualquier circunstancia faltare eventualmente algún Práctico Oficial

de un Puerto, la Administración Portuaria local, con la debida autorización de la Dirección podrá nombrar a un Aspirante a Práctico Oficial del citado Puerto, y caso que no lo hubiere, a un Aspirante a Práctico Oficial de otro Puerto que esté familiarizado con la Geografía Marítima y el pilotaje del Puerto en cuestión.

Artículo 18.-La Administración Portuaria, de acuerdo con el asesoramiento del Práctico Mayor o en su defecto de un Práctico Oficial recomendará a la Dirección, la fijación de los límites del Servicio de Practicaje en cada jurisdicción, tomando en cuenta las condiciones topo hidrográficas del lugar. Igualmente recomendará la fijación de:

a) Las Zonas apropiadas para visitas de las diferentes autoridades;

b) Los fondeaderos especiales para los buques que tengan explosivos a bordo o cargas inflamables;

c) Los atraques o lugares donde se manipularán cargamentos de explosivos y/o materia inflamables; y

d) Los fondeaderos para buques en CUARENTENA. (En este caso se consultará también a las Autoridades Sanitarios del Puerto).

Artículo 19.-Se prohíbe el empleo de personas no autorizadas por la Dirección en el Servicio de Practicaje Nacional. Los contraventores de esta disposición serán sancionados de acuerdo con la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 20.-Los Prácticos Oficiales se asimilarán al rango de Capitán de Travesía, debiendo usar en el desempeño de sus funciones las insignias correspondientes. En días ordinarios de trabajo y en los días feriados, usarán el o los uniformes reglamentados oficialmente por la Dirección.

Artículo 21.-Todo buque procedente del extranjero o de otro Puerto Nacional, notificará a la Administración Portuaria del Puerto de destino, la hora estimada de su llegada al mismo (ETA) con no menos de 72 horas de anticipación. Posteriormente ratificará la hora en que requiere los servicios del Práctico con el tiempo de antelación estipulado para ese Puerto por la Administración Portuaria del mismo. Igualmente los buques surtos en cualquier puerto, solicitarán los servicios del Práctico con la antelación estipulada por la Administración Portuaria Local.

Artículo 22.-El Servicio de Practicaje también puede ser solicitado por el Capitán de cualquier buque, llamando al Práctico en cualquiera de las formas siguientes:

I. DE DÍA:

a) alzando la bandera "G" del Código Internacional de señales;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

b) Por medio del silbato de a bordo tocando dos pitazos largos y uno corto; y

c) Por Radiocomunicación.

II. DE NOCHE:

a) Por medio de una lámpara de hacer señales, transmitiendo la letra "G " en Código Morse; y

b) Por los medios indicados en los, incisos b) y c) del punto anterior.

El Práctico Oficial responderá al llamado, pero previamente deberá cerciorarse de que el servicio está debidamente autorizado. Estos buques serán los últimos en recibir Servicio siempre que la Administración Portuaria local no disponga otra cosa.

Se exceptúan los casos de emergencia que se presenten de improviso y que la no prestación del Servicio puede originar accidentes marítimos o averías en las instalaciones portuarias.

En estos casos el servicio de emergencia se cobrará por la Tarifa como servicio extraordinario siempre que no constituya un salvamento, el cual se cobrará con arreglo al Procedimiento Internacional.

Artículo 23.-Cuando se solicite Servicio de Practicaje para una hora determinada y el Práctico Oficial no pueda estar a bordo con puntualidad debido al excesivo movimiento del Puerto, se le notificará al Capitán con la debida anticipación ya sea directamente o por medio de su Agente o su Armador.

A los efectos del alistamiento se le informará la hora en que el Práctico Oficial podrá estar a bordo.

Artículo 24.-Cuando existan varias solicitudes de Servicio de Practicaje para la misma hora y el número de Prácticos Oficiales no resultare suficiente para cumplementarlas, o el tráfico del Puerto no lo posibilite, la Administración Portuaria atenderá, la solicitudes de los buques autorizados tomando en consideración las circunstancias y el orden que se expresa a continuación.

1. Necesidad impuesta por emergencia o avería.

2. Buques de guerra o con cargamento especial para el Gobierno.

3. Buques Ganaderos y Refrigerados.

4. Buques Bananeros, Tanqueros y Contenedores.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

5. Preferencia a los Buques de Pasaje sobre los buques de carga General; y ó. Entre los buques que tengan el mismo Servicio:

a) Serán atendidos siguiendo el orden en que fueron recibidos por la Aduana.

b) Preferencia al buque que sale sobre el que arriba al Puerto.

c) Preferencia al buque que sale sobre el que enmienda el fondeadero.

d) Tratándose de buques que vayan a hacerse a la mar, tendrán preferencia los de mayor estadía en el Puerto; y

e) Tratándose que arriben al Puerto sin haber sido anunciados previamente y después que se los haya otorgado la autorización correspondiente.

La Administración Portuaria está facultada para alterar este orden en beneficio de la economía y/o del tráfico Portuario.

Artículo 25.-Cuando el Capitán de un buque requiera los servicios del Práctico Oficial de un Puerto, para otro inmediato que no lo tenga, la Administración Portuaria podrá suministrárselo siempre que dicho Práctico esté disponible y sea conocedor del Puerto al cual se dirige.

En este caso, el Armador o Agente Naviero quedará obligado a pagar el servicio extraordinario del Práctico, el Practicaje del Puerto y los gastos que ocasione al regreso del Práctico a su lugar de origen.

Durante la permanencia a bordo del Práctico policial, el Capitán está obligado a darle el trato, alojamiento, y manutención que corresponde a un Capitán de travesía. Tanto el alojamiento como la manutención serán por cuenta del Buque.

Artículo 26.-Cuando por cualquier accidente marítimo, condiciones adversas del estado del tiempo o cualquier otra circunstancia especial, el Capitán de un buque solicite los servicios permanente de un Práctico Oficial a bordo, dicha solicitud podrá ser autorizada por la Administración Portuaria, siempre que con ello no se afecte la buena marcha del Servicio de Practicaje en el Puerto en cuestión. En este caso, el servicio de practicaje se cobrará por acuerdo especial entre la Administración Portuaria y el capitán del buque, tomándose en consideración el último párrafo del Artículo anterior y el pago extraordinario correspondiente al práctico.

Artículo 27.-Los Prácticos Oficiales, una vez nombrados sólo podrán cesar en su empleo por Resolución de la Empresa Nacional de Puertos, basada en un expediente de expulsión formulado por cualquiera de las causales siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

1. Por delitos de contrabando, hurto u otros penados por la Ley;

2. Por impericia manifiesta en el ejercicio de sus funciones;

3. Por indisciplina continuada en actos del servicio;

4. Por desobediencia y falta de respeto a sus jefes superiores;

5. Por presentar estado de ebriedad estando de servicio;

6. Por ausencia del Servicio, repetidas e injustificadas;

7. Por conducta inmoral e impropia del cargo que ostenta como Práctico Oficial;

8. Por impedimentos físicos certificados por un médico;

9. Por no obtener renovación de la Licencia;

10. Cuando existiere causas justas para su despido de conformidad con las Leyes Laborales vigentes; y

11. Por negarse a pilotear el buque que por su turno le corresponda, no impidiéndolo el estado del tiempo u otra causa justificativa, circunstancia que apreciará el Práctico Mayor o la Administración Portuaria, ésta última técnicamente asesorada.

En los casos señalados en los incisos 3, 4, 6, 7, 9 y 11, podrán ser suspendidos temporalmente tomándose en consideración su expediente laboral y otros factores atenuantes.

Artículo 28.-Los Capitanes de los buques están en la obligación de tratar con toda corrección a los Prácticos Oficiales en el desempeño de sus funciones a bordo, teniendo en cuenta que éste en la representación de la Administración Portuaria. Por su parte, los Prácticos Oficiales también están obligados a tratar con cocción al Capitán teniendo en cuenta su condición de Jefe Supremo del Buque.

Artículo 29.-Los Prácticos Oficiales tendrán su residencia en Puerto donde desempeñan sus funciones y no podrán ausentarse el mismo sin permiso de la Administración Portuaria. Las distancias permitidas para alejarse no sería mayor que la que le permita personarse en su puesto de Servicio, a la primera llamada, en el término máximo de una hora.

Artículo 30.-La Administración Portuaria proveerá la boleta de "Servicios Prestados" que el Práctico Oficial llenará y presenta á el Capitán del buque para que la firme. El original lo entregará Capitán y regresará con las copias dándoles el curso que corresponda.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

La boleta contendrá el nombre del Puerto, el nombre y la nacionalidad del buque, Agente Naviero, tonelaje de Registro Bruto, Eslora Total, Calado a proa, Calado Medio y Calado a popa; fecha hora que comienza y termina el Servicio; Tipo de Servicio, número y hombres de los Remolcadores utilizados y la firma del Capitán con el sello del buque.

Artículo 31.-Cuando en el desempeño de sus funciones el Práctico Oficial tenga que permanecer a bordo por causas ajenas su voluntad, el Capitán del buque está obligado a suministrar el alojamiento y manutención que corresponda a un Capitán de travesía.

Artículo 32.-Cuando por conveniencia y determinación de la Administración Portuaria, se obligue a un buque a cambiar de fondeadero o amarradero, el Servicio de Practicaje será gratuito incluyendo el de los remolcadores que sean utilizados.

Artículo 33.-Se prohíbe amarrarse o dar espías a las balizas o boyas de señalamiento de cualquier Puerto. Los Prácticos Oficiales están obligados a impedir que la mismas resulten dañadas en las maniobras que se efectúen.

Artículo 34.-Los buques que presenten desperfectos técnicos en su maquinaria, y/o tengan en perfectas condiciones todos los equipos e instrumentos cuya utilización resulta necesaria en el pilotaje o maniobra que se requiera efectuar, sólo recibirán servicios de practicaje cuando se disponga:

1. Del número de Remolcadores que requiera el Práctico Oficial; y

2. De condiciones favorables del estado del tiempo.

De no disponer de lo señalado en los incisos 1 y 2 antes mencionados, el buque tendrá que reparar sin desperfectos y/o poner en buenas condiciones sus equipos e instrumentos, para después recibir el servicio de Practicaje.

Artículo 35.-Cuando los Prácticos Oficiales amarren o fondeen buque, tendrán especial cuidado de que las amarras o cadenas de éstos queden claras con las de los demás, y tengan suficiente espacio para bornear.

Artículo 36.-Sólo en casos en que fuere imposible evitarlo y previa la debida autorización de Capitanía de Puerto, podrán los Prácticos Oficiales fondear buques Mercantes entre buques de Guerra.

Capítulo II

Del Servicio de Practicaje

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Artículo 37.-Los buques que arriben a cualquier puerto Nacional, esperarán al Práctico Oficial en la Estación Piloto o lugar oficialmente fijado para que el Práctico los aborde.

Artículo 38.-Los Prácticos Oficiales están obligados a salir con anticipación suficiente que les permita llegar a la Estación del Piloto, o lugar oficialmente fijado para abordar el buque, 30 minutos antes de la hora indicada.

Si transcurriere una hora después de la indicada y el buque no fuere avistado, el Práctico Oficial regresará a su unidad y el buque estará en la obligación de pagar lo que establezca la Tarifa por el servicio correspondiente.

Artículo 39.-El Servicio de Practicaje que deba prestarse a un buque comenzará, una vez el Práctico a bordo, en el momento que éste entre en funciones a la hora requerida. Si a partir de ese momento transcurre una 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 perderá su turno de atraque.

El Práctico se retirará de abordo y el buque está obligado a pagar el Servicio, según Tarifa, tal como si el mismo se hubiese efectuado.

Artículo 40.-Todo buque atracado o fondeado deberá estar siempre listo para proceder, en el término de una hora o menos, a enmendar su fondeadero o amarradero cuando a juicio de la Administración Portuaria o por necesidades del tráfico del Puerto resulte necesario.

Con tal fin, el Capitán dispondrá que las máquinas y tripulación permanezcan listas todo el tiempo que el buque está en Puerto.

Si necesitare efectuar reparaciones, previamente el Capitán solicitará permiso de la Administración Portuaria aclarando si a consecuencia de las mismas el buque quedará inhabilitado para maniobrar y por cuanto tiempo.

Si la reparación solicitada tiene carácter imprescindible, la Administración Portuaria puede otorgar el permiso u ordenar a los Prácticos que previamente procedan, cobrando el Servicio o cambiarlo para otro amarradero o fondeadero donde no interrumpa el tráfico ni las operaciones Portuarias.

El incumplimiento de esta disposición será penado en la misma forma que lo son los barcos que habiendo terminado sus operaciones no se desatraquen.

Artículo 41.-El Capitán, los propietarios o armadores y el Agente del Buque, serán solidariamente responsables de cualquier daño ocasionado al Muelle, boya, baliza o las instalaciones portuarias debido a impericia, fallas técnicas, incumplimiento de disposiciones de la Administración Portuaria o por cualquier otra causa imputable a

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

ellos.

Artículo 42.-Cuando un buque, el Capitán y/o su tripulación ocasionen daños al Muelle, a las instalaciones para la ayuda a la Navegación o a cualquier propiedad de la Administración Portuaria, a Compañía Naviera o sus agentes, como solidariamente responsable, pagarán las reparaciones correspondientes después de una investigación exhaustiva que determine los daños ocasionados, sin que por ello queden exhimidos de las reclamaciones a terceros a que hubiere lugar por daños y perjuicios.

Artículo 43.-El Práctico Oficial al llegar a bordo se presentará inmediatamente al Capitán del buque y después de informarle todo lo relacionado con la maniobra a realizar y haber recibido de él toda la información necesaria relacionada con los aspectos del buque y previa su venia, comenzará su función de asesoramiento al Capitán procediendo a impartir las instrucciones correspondientes.

Artículo 44.-Si bien el Servicio de Practicaje tiene carácter obligatorio en todos los Puertos Nacionales, mientras el Práctico Oficial esté a bordo se considerará meramente como Asesor del Capitán y su presencia a bordo no revela a éste, ni a ninguno de sus subordinados, de responsabilidad alguna en el desempeño de los deberes que les incumbe, referente a la navegación y maniobras del buque.

Artículo 45.-Antes de abordar un buque cualquiera procedente del extranjero, el Práctico Oficial deberá cerciorarse de que éste exhibe las señales de "Libre Platica" indicando que su patente de sanidad está limpia (el buque no está infectado) y que no quiere el despacho médico, caso contrario, no subirá a bordo procediendo a guiarlo desde su lancha a un fondeadero o lugar de espera en el exterior del Puerto. Inmediatamente después informará del hecho a las autoridades Sanitarias y Portuarias para que procedan en consecuencia.

Si producto de una inspección médica resulta que el buque tiene que ir a cuarentena y el médico no lo autoriza subir a bordo, continuará guiándolo con su lancha hasta dejarlo fondeado donde se le ordene, manteniéndose sin contacto con el buque y sin permitir que ninguno de los tripulantes de éste suba a su embarcación.

El Práctico Oficial que aborde un buque contraviniendo esta disposición pagará una multa de C$1,000.00 a C$10,000.00 Córdobas, sin perjuicio de las demás penas que se le pueda imputar de conformidad con las Leyes del País.

Artículo 46.-Si el Capitán, ocultando el verdadero estado sanitario de su buque hace que el Práctico lo aborde y lo conduzca al Puerto, pagará:

1. La multa que le imponga la Autoridad Sanitaria del Puerto.

2. El Servicio de Practicaje.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

3. El salario doble del Práctico durante todo el tiempo que éste permanezca a bordo en cuarentena, así como su manutención y alojamiento, caso que el Médico no lo autorice a desembarcar.

4. Los gastos del Práctico si éste resultare enfermo por contagio y en este caso, una indemnización al mismo equivalente a su salario que normalmente devengaría en la prestación de sus servicios.

5. Todos los gastos que en consecuencia se originen.

Artículo 47.-En cualquier caso, todo buque que por razones de sanidad vaya a **CUARENTENA**, pagará todos los gastos que se originen durante el aislamiento, incluyendo los que origine el tratamiento de enfermedad producida por contagio.

Artículo 48.-Si el buque exhibe las señales de "Libre Plática el Práctico Oficial podrá abordarlo y conducirlo al Puerto, pero no podrá desembarcar hasta tanto el médico no lo autorice y dicha señal sea arriada.

Artículo 49.-En la prestación del Servicio de Practicaje los Prácticos Oficiales rotarán de buque a buque, siguiendo un orden correlativo cualesquiera que sea el tamaño del buque, su tipo, calado, nacionalidad o Empresa a que pertenezca y cualesquiera que sea el tipo de pilotaje o maniobra que se vaya a efectuar.

Ninguna Agencia de buques podrá pretender que un Práctico Oficial determinado sea el único encargado de dar servicio de Practicaje a cualquiera de sus buques. La Administración Portuaria y/o el Práctico Mayor determinarán la forma de rotación en cada Puerto.

Artículo 50.-Antes de proceder a prestar el Servicio solicitado, el Práctico Oficial se informará a bordo del estado técnico que se encuentra el buque, su maquinaria y equipos. Caso de existir alguna anormalidad, procederá según lo estipulado en el Artículo 34. de la presente Ley.

Artículo 51.-El Práctico Oficial encargado de atracar un buque, determinará el número de cabos amarre que se deben utilizar y el lugar donde deben hacerse firmes.

Artículo 52.-El Práctico Oficial que se encuentre prestando Servicio de Practicaje, no podrá retirarse del buque en caso de varada, abordaje o cualquier otra clase de accidente hasta tanto no resulten agotados todos los recursos de salvamento, se haya decidido el abandono o se haya dado por finalizada la necesidad de su permanencia a bordo. Inmediatamente de ocurrido el accidente, el Práctico presentará a la Dirección y a la Administración Portuaria su versión de cómo ocurrió el mismo, y sus descargos correspondientes en un Acta firmada por él y con el visto bueno y los criterios del Práctico Mayor, si lo hubiere.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Artículo 53.-Los Prácticos Oficiales que estén prestando Servicio de Practicaje no permitirán ninguna comunicación con el buque, hasta después que el mismo haya sido despachado por las Autoridades correspondientes.

Artículo 54.-Cuando los Prácticos Oficiales consideren que por falta de o por tener en mal estado las anclas, cadenas o amarres, pueda un buque causar accidentes o daños a las instalaciones Portuarias, lo fondearán en un lugar apartado donde no comprometa a la seguridad del tráfico del Puerto, dando cuenta inmediatamente a la Administración Portuaria.

Dicha Administración otorgará al Capitán del buque un plazo adecuado para que se provea de lo necesario y haga sus reparaciones, no autorizándole cambiar del fondeadero a zonas de tráfico ni hacerse a la mar, hasta tanto no haya terminado las citadas reparaciones.

Artículo 55.-Si por causas de fuerza mayor el Práctico Oficial que pilotea un buque de salida no puede desembarcarse, continuará a bordo hasta el Puerto más próximo en que pueda hacerlo. Durante su permanencia en el buque el Capitán está obligado a darle el trato que le corresponde por su cargo: Capitán de Travesía. Y suministrarle alojamiento y manutención por cuenta del buque.

El capitán, Su Agente o su Armador cubrirá también los gastos del Práctico correspondientes a:

1) Su salario durante todo el tiempo que permanezca a bordo; y

2) Sobre tiempo y pasaje de regreso hasta el Puerto de origen, en primera clase.

Artículo 56.-El Práctico Oficial que en estado de ebriedad se persone a bordo de un buque a prestar Servicio de Practicaje, no debe ser admitido por su Capitán quien está en la obligación de solicitar su relevo e informarlo a la Administración Portuaria la cual, a su vez, procederá de acuerdo con el Artículo 27 de la presente Ley y a su vez ésta informará del suceso a la Dirección.

Artículo 57.-Si después de estar un Práctico Oficial a bordo de un buque que haya solicitado sus servicios, considera que por cualquier razón sea peligroso proceder a pilotearlo o maniobrarlo, solicitará el número de remolcadores que considere necesarios para poder prestar el Servicio.

Si no pudiera disponer de los remolcadores necesarios se la notificará al Capitán. Si éste insiste en la maniobra, el Práctico se comunicará con el Práctico Mayor y/o la Administración Portuaria informándoles la situación para recibir instrucciones al respecto.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Artículo 58.-Cuando un buque salga del Puerto, el Práctico Oficial está obligado a permanecer a bordo prestándole sus servicios, hasta dejarlo claro en la Estación Piloto o en el sitio oficialmente designado para dejar el buque.

Artículo 59.-Cuando un Práctico Oficial en funciones se vea obligado a fondear en el Canal por cualquier causa imprevista, tomará inmediatas precauciones para dejar el paso franco a los demás buques e informará al Capitán la necesidad de tomar remolcadores para llevarlo al fondeadero.

Artículo 60.-Cuando un Capitán considere que peligra la seguridad de su buque por impericia o repentina indisposición física del Práctico Oficial en funciones, detendrá el pilotaje o la maniobra y solicitará su relevo si ello fuera posible y se fondeará a esperar nuevo Práctico.

Si el Práctico Oficial no se encuentra físicamente impedido, el Capitán está obligado a cumplir sus indicaciones en todo lo referente a la observancia de las Leyes y Regulaciones Nacionales Vigentes. Caso contrario se informará al respecto por Radiocomunicación y en último caso, actuará con arreglo a las Normas Internacionales.

Artículo 61.-Cuando exista mal tiempo, al extremo que los buques no puedan entrar al Puerto, se les notificará a los Capitanes que vengan aproximándose que procedan a alejarse del mismo. Los Prácticos Oficiales velarán por que los buques que se encuentren en Bahía estén bien fondeados y abrigados por islas o costas, y que aseguren con mas estachas los que estén atracados.

Artículo 62.-El Práctico Oficial en funciones limitará e instruirá a los Capitanes para que limiten, el uso del silbato a las señales establecidas por las Regulaciones del Puerto y por el "Reglamento Internacional para prevenir Abordajes en la Mar".

Artículo 63.-Se prohíbe a los Prácticos Oficiales recibir mercancías y cartas de ningún buque, y transportar en sus embarcaciones tripulantes de los mismos.

Capítulo III

De los Requisitos

Artículo 64.-Para ser nombrados Práctico Oficial de cualquier Puerto de la República, el aspirante deberá cumplir los requisitos siguientes:

1. Ser ciudadano Nicaragüense.

2. Presentar un examen médico completo donde se certifica que el aspirante:

a) No padece de daltonismo, sordera, tartamudez o enfermedades crónicas que le

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

pueda producir pérdidas del conocimiento;

b) No presenta inutilidad que lo imposibilite; y

c) Posee agudez visual normal o su visión es corregible con el uso de lentes.

3. Tener una edad mínima de 25 años y máxima 55 años.

Si el Aspirante está en posesión del Título de Capitán de la Marina Mercante, el límite máximo se extiende a 20 años de edad.

4. Obtener previamente una Licencia de Práctico Oficial para el Puerto en cuestión, la cual será otorgada siguiéndose el procedimiento estipulado: en el Reglamento de la presente Ley.

5. Ser nombrado para desempeñar el cargo por la Empresa Nacional de Puertos.

Artículo 65.-Los Prácticos que han venido prestando Servicio de Practicaje en los Puertos de la República y que permanecen prestándolo, serán provistos con una Licencia de oficio por un período de tiempo no mayor de 6 meses contados a partir de la fecha en que entre en vigor la presente Ley.

Al obtener la licencia de Oficio, el Práctico está obligado a pagar la cantidad que señale la Dirección a través de resolución administrativa.

Artículo 66.-Una vez otorgada la Licencia se podrá expedir duplicados al Práctico que la pierda, pero previo al pago del valor de la Licencia mas un 20 por ciento de recargo.

Se concede un plazo de un mes para que el Práctico que haya perdido una Licencia solicite un duplicado.

Pasado ese tiempo no podrá continuar prestando Servicio ni devengará salarios hasta tanto obtenga el citado duplicado o una Certificación haciendo constar que el mismo se encuentra en tramitación.

Siempre que esté de Servicio, el Práctico está en la obligación de llevar consigo su Licencia y mostrarla al Práctico Mayor, Administrador del Puerto o cualquier otra Autoridad Oficial que lo solicite.

Capítulo IV

De los Casos de Emergencia

Artículo 67.-En caso de presentarse en el Puerto cualquier situación de **EMERGENCIA** que así lo requiera, la Empresa o Empresas operadoras de

remolcadores están en la obligación de proceder con toda urgencia a poner los mismos a la disposición de las Autoridades Portuarias y de los Prácticos Oficiales por el tiempo que resulte necesario.

Los Prácticos Oficiales, las tripulaciones de remolcadores, las tripulaciones de las embarcaciones de prácticos, todo el personal y equipos que participen en las operaciones relacionadas con la situación de **EMERGENCIA**, estarán de Servicio continuado hasta tanto las Autoridades o funcionarios al frente de las operaciones decreten el cese de las mismas.

Una vez finalizada la situación de **EMERGENCIA**, se procederá a facturar el cobro por los servicios prestados si ello produce, con arreglo a las Regulaciones vigentes.

Artículo 68.-Independientemente de cualquier situación que pueda ser declarada de **EMERGENCIA** por las Autoridades correspondientes, a los efectos de la presente Ley son consideradas como situación de Emergencia, entre otras, las siguientes:

a) Buque o buques fondeados que se van a la deriva porque sus anclas garrean (se desprende del fondo)

b) Buque o buques maniobrando en condiciones adversas con riesgos de sufrir abordajes o de encallarse.

c) Buque o buques al garete por haberse soltado de sus amarras o por averías en el sistema de propulsión o gobierno.

d) Incendio en las instalaciones portuarias, en buque o buques surtos en el puerto.

e) Buque o buques colisionados o con vías de agua con riesgos de irse a pique; y

f) Buque o buques que estén emitiendo señales de socorro o de Emergencia.

Artículo 69.-Los Prácticos Oficiales acudirán con urgencia a las llamadas y seriales de **EMERGENCIA** de los buques y de las instalaciones Portuarias.

Artículo 70.-Los remolcadores que no estén fuera de servicio también acudirán con urgencia a la llamada o señal de **EMERGENCIA** de cualquier buque o instalación portuaria.

Artículo 71.-Cualquier remolcador que esté operando en o pasando por las proximidades de un buque que se encuentre realizando maniobras, está en la obligación de acudir a ofrecerle su ayuda si notare que el mismo maniobra con dificultad o en condiciones adversas con riesgo de sufrir y/o causar averías.

Del mismo modo está obligado a acudir, aunque no existan las mencionadas

condiciones si al pasar por las cercanías de un buque lo llama el Práctico Oficial.

Capítulo V

De las Condiciones de Seguridad

Artículo 72.-Las instalaciones Portuarias deberán reunir condiciones de seguridad suficiente para contribuir a la evitación de accidentes durante la prestación del Servicio de Practicaje.

Artículo 73.-Atendiendo a la realidad objetiva de las circunstancias presente en cada momento, el Servicio de Practicaje deberá efectuarse siempre que existan condiciones de seguridad que posibiliten su realización.

Artículo 74.-A los efectos de la presente Ley no hay condiciones de seguridad para la prestación del Servicio de Practicaje, cuando, entre otras, existan las condiciones siguientes:

1) Castos sumergidos, rocas que velan, bajos fondos u otros obstáculos en la derrota que debe seguir el buque;

2) Derrelictos u otros sólidos flotantes que puedan originar averías en los cascos o hélices de los buques;

3)Deficiencias en el funcionamiento de los faros o en el sistema de balizamiento al extremo que constituya un peligroso riesgo para la navegación;

4) Cuando en los atraques de los muelles o espigones:

a) Existan objetos que sobresalen a la línea de atraque;

b) No hayan suficientes defensas y la falta de éstas puedan originar averías; falten o estén rotas;

c) Las bitas de amarre están bloqueada;

d) Existan en el momento de realizar la maniobra de atraque o desatraque, ya sea el muelle o en sus inmediaciones, otras embarcaciones, equipos u objetos, cuya ubicación o situación constituya un riesgo para la seguridad de la maniobra que se requiere realizar;

e) Falten o estén apagadas las luces reglamentarias y la iluminación no sea la adecuada; y

f) No exista el personal suficiente y necesario para tomar los cabos del buque y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

amarrarlos a las bitas correspondientes.

5) Cuando no se disponga del número de remolcadores que son necesarios para realizar el Servicio dada las condiciones imperantes.

6) Cuando existan condiciones hidrometeorológicas, anormales que no posibiliten la realización del servicio ni aún contando con el auxilio de remolcadores.

7) Cuando no exista suficiente profundidad en relación con el calado del buque para que éste se mantenga siempre a flote.

Artículo 75.-Los Prácticos Oficiales no deberán ser presionados para que proceden a la prestación de un Servicio de Practicaje, cuando indudable y objetivamente no existan condiciones de seguridad para realizarlo.

Artículo 76.-Cuando un Práctico Oficial se negare a prestar un servicio porque objetivamente no existen condiciones de seguridad para realizarlo, ningún otro Práctico Oficial debe asumir, sustituyéndolo, esta responsabilidad. En último instante el Práctico Mayor y/o la Administración Portuaria resolverán en consecuencia.

Capítulo VI

De las Obligaciones del Práctico Mayor

Artículo 77.-La Administración Portuaria de cada Puerto de la República designará un Práctico Mayor o Práctico Jefe entre los Prácticos Oficiales que presten servicio en ese puerto.

Son Obligaciones del Práctico Mayor, entre otras las siguientes:

1. Trabajar directamente con el Jefe de Operaciones y los asistentes de Operaciones del Puerto velando de que en el atraque o desatraque existan todas las condiciones de seguridad establecidas en la presente Ley, determinando la hora en que deberá realizarse la maniobra cuando las circunstancias de visibilidad, viento, mar y seguridad les sean adversas al Práctico Oficial que va a ejecutar la maniobra.

2. Coordinar con el Práctico Oficial la cantidad de atracadores y de remolcadores que lo ayudarán a llevar a feliz término la maniobra que tiene que realizar.

3. No permitir que tanto él como los demás Prácticos Oficiales del servicio de Practicaje del Puerto en cuestión, sean presionados, coaccionados o intimidados por persona alguna para ejecutar maniobras cuando no existan condiciones de seguridad con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo V de la presente Ley.

4. Establecer los turnos de los Prácticos Oficiales, tripulantes de remolcadores,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

tripulantes de las lanchas de Prácticos, tripulantes de las lanchas, que ayudan a pasar los cabos y atracadores.

5. Determinar en los días domingos y días feriados, qué Prácticos, tripulaciones de remolcadores, tripulaciones de las lanchas de Prácticos, tripulaciones de las lanchas, que ayudan a pasar los cabos y atracadores, estarán de turno.

6. Determinar directamente con el Jefe de Operaciones del Puerto las horas de espera de las embarcaciones en los domingos y días feriados.

7. Como Responsable de la Unidad de Prácticos procurará que la Organización, disciplina, conservación y limpieza de la Unidad marche con perfecto orden, él mismo será el ejemplo en base a su conducta y superación.

Asimismo velará por el mantenimiento, conservación y limpieza de las embarcaciones de Prácticos y por la tramitación correspondiente para que a las mismas se les efectúen las reparaciones necesarias.

8. Chequear la correcta aplicación de las tarifas de Practicaje del Puerto con el cobro de todos los servicios prestados, velando que las facturaciones se hagan en el mismo momento que el buque abandona el Puerto, que éstas sigan el curso que las disposiciones administrativas exigen y que se hagan efectivas a la mayor brevedad posible.

9. Cooperar con la Dirección en la investigación de todos los accidentes que ocurran en el Puerto de su Jurisdicción en los cuales se encuentren involucrados los Prácticos Oficiales de la Unidad.

10. Cuando las necesidades del Servicio requiera, podrá disponer la permanencia en la Unidad de los Prácticos Oficiales francos de Servicio o el retorno de éstos a la misma si ya la hubiera abandonado.

11. Prestar auxilio a los buques en peligro, contando para ello con el personal y embarcaciones bajo su mando, informando urgentemente la situación a la Administración correspondiente y a la Dirección.

12. En caso de huracán, guerra o calamidad pública, mantendrá a su Unidad lista para acudir con prontitud a cualquier llamado que le haga la Administración Portuaria, Capitán del Puerto y/o la Dirección.

13. Dispondrá del cambio de fondeadero de los Buques que a su juicio interrumpan el tráfico marítimo o la maniobra de otros buques.

14. Informará a la Administración Portuaria correspondiente y a la Dirección cualquier anomalía que detecte en las ayudas a la Navegación para que éstas sean reparadas a

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

la mayor brevedad posible.

15. Mantendrá actualizados, todos los sondeos y datos del Puerto y chequeará el máximo aprovechamiento de las instalaciones portuarias y explotación de éstas, esta actualización será planificada para que se haga sistemáticamente informando de ello a la Administración Portuaria y a la Dirección.

16. Cuando sea relevado de su cargo temporal o definitivamente, tiene la obligación de entregar a su sustituto todos los documentos de su Unidad y poner en conocimiento de él todos los asuntos relacionados con la Administración, planificación y servicio de Practicaje, de todo lo anterior se levantará un Acta que deberá ser firmada por ambos y se enviará copia a la Administración Portuaria correspondiente y a la Dirección.

17. Tomar todas las medidas necesarias para cerciorarse de que los buques que abandonan el Puerto han cumplido con todos los requisitos legales exigidos por las Leyes Nacionales, no prestando el Servicio de Practicaje mientras no tenga el consentimiento de la Capitanía de Puerto.

18. Velar por el cumplimiento de todo lo dispuesto en la presente Ley, dictando las órdenes, y disposiciones que considere necesarias para llevar a cabo todas las responsabilidades que le fueron encomendadas.

19. Chequear la capacidad de todos los Prácticos Oficiales de su Unidad y si notare ineficiencia en alguno de ellos, deberá solicitar a la Administración Portuaria correspondiente y a la Dirección, la constitución de una Comisión investigadora para someter a una revaluación al Práctico Oficial de que se trate quienes determinarán si el Práctico Oficial continuará o no desempeñando sus funciones.

20. De común acuerdo con la Administración Portuaria correspondiente y con la Dirección podrá suspender temporalmente el Servicio de Practicaje, cuando las situaciones existen en el Puerto así lo aconsejen.

21. Chequear que en las embarcaciones de practicaje no se transporten personas ajenas al servicio, mercaderías, sean éstas peligrosas o no, ni correspondencia alguna.

22. Establecer reuniones periódicas con los demás Prácticos Oficiales de su Unidad para intercambiar experiencias y conocimientos del Servicio de Practicaje.

23. Sugerir a la Administración Portuaria correspondiente y a la Dirección modificaciones en la prestación del servicio de Practicaje que a su modo de ver sean necesarias de acuerdo a las condiciones existentes.

24. Informar a los Capitanes de los buques que se encuentran en el Puerto sobre los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

pronósticos del tiempo y sobre todo lo que les pueda ser útil para su seguridad.

25. Velar que los Prácticos Oficiales que estén de servicio mantengan limpios sus uniformes y correcta su apariencia personal.

26. Estará exento de realizar guardia si la Unidad posee la cantidad de Prácticos Oficiales necesarios para cubrir los relevos suficientes, no obstante, deberá realizar servicios de Practicaje para mantener su habilidad, aptitud y comprobar o superar la labor de los Prácticos Oficiales.

27. Cuando varios buques de guerra de cualquier nación amiga visiten el Puerto formando una escuadra o flotilla; piloteará el buque insignia, conduciéndole hasta el fondeadero señalado, indicándole a los demás Prácticos Oficiales los fondeaderos de los otros buques de acuerdo con el Jefe de la Escuadra o flotilla.

Artículo 78.-Cuando el Práctico Mayor tenga que abandonar su puesto a causa de enfermedad, vacaciones o fuerza mayor, será sustituido por el Práctico Oficial de mayor jerarquía en la Unidad de Prácticos, previamente nombrado por la Autoridad Portuaria correspondiente, pero este Práctico no podrá introducir modificaciones en el régimen interior de la Unidad sin consultar con las Autoridades nombradas anteriormente.

Artículo 79.-Mensualmente el Práctico Mayor rendirá un informe al Jefe de Operaciones, del Puerto, en el cual incluirá una relación de los buques que recibieron Servicio de Practicaje y las características de los mismos, tales como: Nombre, Nacionalidad, Puerto de Matrícula, TRB, peso muerto, eslora, manga, calados, etc.

Artículo 80.-El Práctico Mayor velará por los Prácticos Oficiales salgan a prestar el Servicio con la antelación suficiente que les permita llegar al buque o ligar de espera 30 minutos antes de la hora prefijada.

Capítulo VII

De las Obligaciones de los Prácticos Oficiales

Artículo 81.-Los Prácticos Oficiales tendrán entre otras las siguientes obligaciones:

1) Cumplir las órdenes y disposiciones de la Administración Portuaria y del Práctico Mayor, siempre que las mismas estén relacionadas con el Servicio de practicaje, se ajusten a sus funciones y a la presente Ley.

2)No ausentarse de la Unidad estando de Servicio sin obtener previamente el permiso del Práctico Mayor o en su defecto, de la Administración Portuaria.

3)No aceptar gratificaciones de ninguna clase ni tolerar que la reciban los tripulantes

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

de las embarcaciones de Prácticos.

4)Dirigir al personal auxiliar que toma parte en el servicio de Practicaje, ellos son: Patrones de remolcadores, patrones y tripulantes de lanchas de prácticos, patrones y tripulantes de lanchas auxiliares, atracadores, etc.

A los efectos de la realización del servicio, este personal está subordinado al Práctico Oficial, debiendo cumplir sus órdenes con prontitud y disciplina.

5) No proceder a prestar el Servicio de Practicaje, sin cerciorarse previamente de que el buque tiene la autorización Oficial correspondiente.

6) Realizar sondeos periódicos en las aguas del Puerto donde desempeña sus funciones para verificar si la profundidad ha variado o se mantiene estable, informando a la Administración Portuaria y a la Dirección los resultados obtenidos.

7) Informar a los Capitanes de los buques surtos en el Puerto, todo lo relacionado con los pronósticos meteorológicos y cualquier otra información que les pueda ser útil para la navegación.

8) Contribuir a la Seguridad para la Navegación realizando inspecciones periódicas al Puerto donde desempeña sus funciones, informando a las instancias correspondientes:

a) Los desperfectos que notare en los muelles y espigones, la falta de defensa y de bitas de amarre, las deficiencias en el alumbrado de los mismos, etc.

b) Las deficiencias y desperfectos que notare en el sistema de balizas, faros y boyas.

c) Los obstáculos de relictos o nuevos peligros a la navegación que sean detectados.

Artículo 82.-Los Prácticos Oficiales están obligados a proceder rápidamente a cumplir sus funciones a cualquier hora del día y también de la noche si el Puerto presta Servicio las 24 horas.

En condiciones anormales tales como: mal tiempo en bahía o en la ribera, incendio a bordo, motines, huelga, etc., procederán a prestar el servicio o auxilio siempre que ello resulte posible de acuerdo con las circunstancias del momento o del caso. Si el Práctico Oficial de turno considera que ello no es posible, lo pondrá en conocimiento del Práctico Mayor y de la Administración Portuaria explicándoles los motivos por los cuales considera que no resulta posible prestar el servicio o auxilio, para que ellos resuelvan en consecuencia.

Artículo 83.-Los Prácticos Oficiales deben informar a los capitanes de los buques sobre cualquier dato que interese en relación con la profundidad del Puerto, estado y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

dimensiones de los atraques, corrientes, mareas, fondeaderos, clase de maniobras a realizar, número y potencia de los remolcadores, bitas o sitios donde se colocarán los cabos de amarre, cantidad de cabos a ser dados y en fin, toda la información que los Capitanes requieran y que tengan relación con el Servicio de Practicaje.

Artículo 84.-Los Prácticos Oficiales son Celadores del Puerto y como tales, están obligados a notificar al o los infractores de cualquier Regulación Portuaria o Sanitaria que esté vigente.

Capítulo VIII

Requisitos de las Embarcaciones del Servicio de Practicaje

Artículo 85.-Las embarcaciones dedicadas al Servicio de Pilotaje estarán dotadas de los siguientes accesorios:

1) Salvavidas de aro con su cabo de seguridad reglamentario, que tendrá un largo de 27.5 mts., por lo menos.

2) Una cantidad de Chalecos salvavidas como tripulantes y personas conduzcan.

3) Aparatos fónicos y de señales.

4) Extinguidores contra incendios.

Artículo 86.-Las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior, siempre que se encuentren en servicio, enarbolarán durante el día la bandera nacional y la de la letra "H" del Código Internacional de señales, y durante la noche las luces reglamentadas en el mismo.

Cuando por necesidad los Prácticos Oficiales tengan que utilizar embarcaciones no destinadas exclusivamente al servicio de pilotaje usarán las mismas señales indicadas anteriormente.

Artículo 87.-Las embarcaciones destinadas al servicio de Practicaje estarán dotadas de las siguientes luces:

1) Cuando se trate de una embarcación de Práctico propulsada mecánicamente y está en servicio de practicaje y navegando deberá:

a) Llevar una luz blanca en el tope del palo a una altura no inferior de 20 pies (6.10 mts.), sobre el casco, visible en todo el horizonte desde una distancia de tres millas por lo menos, y a ocho pies (2.41 mts.), bajo ella una luz roja de construcción y carácter similares. Si el buque tiene menos de 65 pies (19.57 mts.), de eslora, puede llevar la luz a una altura inferior de nueve pies (2.47 mts.), sobre la regla y la luz roja a

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

una distancia de cuatro pies (1.21 mts.), bajo la blanca.

b) Llevar una luz verde a estribor que se proyecte de manera no interrumpida en todo el sector de un arco de horizonte de 112 grados y medio (10 cuartas de la aguja), es decir, desde la proa hasta 22 grados y medio a popa (2 cuartas) por el través de estribor, y de tal manera que sea visible a una distancia de dos mil millas por lo menos.

c) Llevar a babor, una luz roja, dispuesta de manera que se proyecte de modo no interrumpido en todo el sector de un arco de horizonte de 112 grados y medio, 10 cuartas de la aguja) es decir, desde proa hasta 22 grados y medio (2 cuartas) a popa por el través de babor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas como mínimo.

d) Si la embarcación de Práctico es de menos da 65 pies de eslora, o si es movida a remo o a vela, de menos de 40 pies, así como las embarcaciones menores, deben llevar las luces de costado verdes y rojas construidas en la misma forma que se establece en los apartados b y c, del presente artículo pero serán visibles desde una distancia de una milla por lo menos. Estas luces se pueden sustituir por un farol combinado que enseñe una luz verde y una roja desde la proa hasta 22 grados y medio a popa del través del costado respectivo.

e) Deberán también llevar a popa mientras naveguen, una luz blanca, construida de manera que se proyecte de forma no interrumpida sobre un arco del horizonte de 135 grados (12 cuartas), y fijada de forma que muestre la luz 67.5 grados (6 cuartas), a cada banda desde la popa del buque y de manera que sea visible desde una distancia de dos millas por lo menos.

f) En los buques pequeños en que no sea posible a causa del mal tiempo o por otra causa justificada fijar esta luz en popa, se tendrá al menos una interna eléctrica o un farol encendido mostrando luz blanca y dispuesto para utilizarse cuando se aproxime a un buque que le adelante, mostrándolo con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

g) Mostrar una o varias luces intermitentes (luces Flares-up) a intervalos que no excedan de diez minutos. En su lugar pueden usarse luces blancas intermitentes visibles en todo el horizonte.

2) Cuando se trate de una Embarcación de Práctico a vela:

a) Deberá llevar una luz blanca en el tope del palo, visible en todo el horizonte a una distancia de tres millas como mínimo.

b) Deberá estar provista de las luces de costado verde y roja de la misma forma que se describen en los apartados b y c, del apartado número 1) para las embarcaciones de practicaje de propulsión mecánica.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

c) Si éstas son menores de 65 pies de eslora, o son movidas a remo, de menos de 40 pies, así como las embarcaciones menores, deberán llevar las luces verdes y rojas de la misma forma que se describe en el apartado b), pero serán visibles donde una distancia de una milla por lo menos. Estas luces se pueden sustituir por un farol combinado que enseñe una luz verde y una roja desde la proa hasta 22 grados y medio a popa del través del costado respectivo.

d) Estas naves deben llevar además a popa, mientras naveguen, una luz blanca de la misma forma que se describe en el apartado e), para las embarcaciones de propulsión mecánica.

e) Deberá mostrar una o varias luces intermitentes de (Flares-up) a intervalos que no excedan de diez minutos.

3) Un buque de Práctico, cuando esté dedicado al servicio de practicaje, pero no navegue, deberá llevar las luces y mostrar los destellos prescritos en los apartados a y g, del párrafo 1) o en los apartados a y e, del párrafo 2) según sea el caso.

4) Si una embarcación de Práctico está fondeada deberá llevar en la proa, donde se vea mejor una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Si estas embarcaciones tienen una eslora igual, o superior a 150 pies (45.72 mts.), cuando esté fondeada deberá llevar cerca de la roda, a una altura no inferior de 20 pies (6.10 mts.), sobre el casco una luz blanca y a popa de la embarcación o cerca de ella otra luz, igual colocada a una altura que no sea de menos de 15 pies (4.57 mts.), por debajo de la luz de proa. Ambas luces deberán ser visibles desde una distancia de tres milla por lo menos y colocadas en el lugar que pueda ser mas visible desde todo el horizonte. Entre salida y la puesta del sol, dichas embarcaciones deberán llevar en la parte delantera, donde mejor se vea, una bola negra con un diámetro no inferior a dos pies (0.61 mts.).

5) Un buque de Práctico, cuando no esté dedicado al practicaje deberá mostrar las luces o marcas de los buques similares en eslora.

Artículo 88.-La característica principal de las luces para los buques de prácticos de propulsión mecánica es que las luces blancas de tope y la roja colocada debajo de ésta, deben ser visibles en todo el sector del horizonte.

Cuando están fondeadas deben mostrar también la luz de tope y la roja colocada debajo y las luces intermitentes además, las de fondeo.

Artículo 89.-Las embarcaciones de servicio de practicaje únicamente emplearán las luces antes dichas, cuando se encuentren prestando dicho servicio. Cuando no estén en servicio llevarán la luces asignadas en el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la mar a los buques según su eslora, sin que pueda inhibirle de ello el que lleve a bordo al Práctico que ha de pilotear el buque hacia el cual se va.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

Artículo 90.-Ninguna embarcación que no preste Servicio de pilotaje podrá usar las insignias y señales que esta Ley establece para el mencionado servicio.

Artículo 91.-Las embarcaciones del Servicio de Pilotaje serán Pintadas en color blanco sobre el fondo negro, de mástiles grises.

Artículo 92.-Las embarcaciones de pilotaje no podrán ser empleadas en trabajos distintos al Servicio que están destinadas, con excepción de los de salvamento de náufragos, auxilio a buques en peligro, o en caso de fuerza mayor. En estos casos dichos buques podrán ser requeridos por la Dirección, Administración Portuaria, Armadores, Agentes Navieros, Consignatarios y Capitanes de los buques en peligro, estos últimos quedarán obligados a pagar el precio que se estimule con anterioridad.

Capítulo IX

Requisitos para la Escala de "Prácticos"

Artículo 93.-Todo Práctico Oficial para su seguridad debe exigir al Capitán del buque que va a pilotear, que le ponga la escala reglamentada en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el mar, que debe ser mantenida y construida de la siguiente forma:

1) Estará concebida de modo que los Prácticos puedan embarcar y desembarcar con seguridad, se le mantendrá limpia y en buen estado y podrá ser utilizada por las autoridades y otras personas cuando el buque arribe a Puerto o se haga a la mar.

2) Será fijada en una posición tal que queda resguardado de cualquier posible descarga del buque, con cada peldaño asentado firmemente contra el costado, y lo mas apartado posible de los finos del buque, de modo que el Práctico pueda pasar al buque con seguridad y comodidad sin trepar menos de 1.50 metros (5 pies ni mas de 9 metros 30 pies). La escala, de un solo tramo, bastará para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque; se tomarán las medidas necesarias a fin de que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y para una escora a la banda contraria de 15 grados.

3) Se colocarán travesaños de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, hechos de una pieza y de longitud no inferior a 1.80 metros (5 pies 10 pulgadas), a intervalos tales que impidan el retiro de la escala. El travesaño mas bajo estará situado sobre el quinto peldaño contando a partir del pie de la escala y el intervalo entre travesaños no estará superior a 9 peldaños.

4) La escala de Prácticos será construida de madera y cabo y colocada sobre el costado del buque; dispondrá de pasamanos de hierro y dos candeleros que se instalarán en sitios especiales, para que al bajar se puedan sostener de ellos hasta

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

llegar a la cubierta sin necesidad de saltar.

5) Cuando se disponga de una Escala Real se deberá garantizar que ésta y su meseta tengan sus candeleros y cabos de seguridad en buen estado, y en caso está instalada a popa y exista carga en la cubierta de acceso, se construirán con tablas superficies planas, barandillas o agarraderos de cabos.

6) Cuando el pase se efectúe a través de una puerta abierta en la armadura, se colocarán candeleros o asideros en el lugar de acceso o de salida, fijos rígidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a ésta. La Escala del Práctico se afirmará en el pasamanos de la armadura o en la meseta.

7) Por la noche se tendrá listo el alumbrado para iluminar adecuadamente la escala por el exterior y la parte de la cubierta por donde se efectúe el acceso del Práctico al buque. Se tendrá a mano, listo para empleo, un aro salvavidas provisto de Luz de encendido automático. También habrá a mano una guía, lista para ser utilizada si fuera preciso.

8) Se dispondrán de los medios necesarios para que la escala de Práctico pueda ser utilizada en ambos costados del buque.

9) La colocación de la escala y el embarco o desembarco del Práctico serán dirigidos por un Oficial del buque. Cuando las anteriores prescripciones no se cumplan, el Práctico podrá no prestar el servicio y dará cuenta al Práctico Mayor de las dificultades encontradas, considerándose solicitar de nuevo el Servicio cuando se ofrezcan condiciones de seguridad al Práctico para abordar el buque.

Capítulo X

Disposiciones Finales

Artículo 94.-En caso de ser necesario se emitirán Regulaciones especiales para los diferentes Puertos de la República, tomando. se las medidas necesarias para la aplicación de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 95.-Se faculta al Ministerio de Transporte para que emita la Reglamentación de la presente Ley y que a través de la Dirección General de Transporte Acuático Nacional adopte las medidas necesarias para su ejecución y aplicación de las sanciones establecidas.

Artículo 96.- La presente Ley entrará en vigencia, 30 días después de su publicación en "La Gaceta", Diario Oficial.

Dado en la ciudad de Managua, a los veintiocho días del mes de Diciembre de mil novecientos ochenta y cuatro.- "A Cincuenta Años Sandino Vive".

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400

JUNTA DE GOBIERNO DE RECONSTRUCCION NACIONAL.- **DANIEL ORTEGA SAAVEDRA.- SERGIO RAMIREZ MERCADO. RAFAEL CORDOVA RIVAS.-**

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4400