

## REGLAMENTOS

### INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

Que la Junta Directiva de esta Institución mediante Acuerdo N° 5 tomado en la sesión N° 3864, celebrada el día 7 de noviembre del 2013 aprobó una reforma al Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) para que se lea como sigue:

#### REFORMA REGLAMENTO GENERAL DE SERVICIOS PORTUARIOS DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

La Junta Directiva de INCOP en apego a sus atribuciones contempladas en su Ley orgánica, considerando:

- I) Que el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (en adelante INCOP) con fundamento en la Ley 1721 y sus reformas (entre ellas la ley 8461) artículo 1 y 2 y artículo 15 inciso m), está facultada para organizar los servicios que presta directamente o a través de sus Concesionarios y por tanto dictar, reformar o derogar los Reglamentos para el mejor desarrollo de los fines que persigue la Institución relativos al trabajo, organización, la administración de sus diversas actividades, en general, sobre todos los servicios que el Instituto preste.
- II) Que de conformidad con el artículo 1° de la Ley de INCOP esta Institución tiene como fin brindar los servicios en forma eficiente y eficaz para fortalecer la economía nacional.
- III) Que en cumplimiento de lo anterior el INCOP emitió el Reglamento de Servicios Portuarios que regula las distintas actividades Portuarias cuya última reforma se publicó en la Gaceta N° 47 del 06 de marzo de 2012.
- IV) Que se creó una Comisión con la finalidad de analizar los posibles cambios al Reglamento de Servicios Portuarios, conformada por los principales usuarios del Puerto de Caldera, la cual mediante acta final del 25 de junio de 2013 aprobó las modificaciones para que el INCOP procediera con el trámite de análisis y discusión ante su Junta Directiva.
- V) Que el objetivo de la presente reforma es reordenar la operativa general del Puerto de Caldera, eficientizar el cargue y descargue de mercaderías, aumentar la seguridad de las operaciones portuarias, mejorar las productividades y los tiempos de espera en el Puerto de Caldera.
- VI) Que mediante publicación efectuada en *La Gaceta* N° 200 del jueves 17 de octubre de 2013, se sometió a consideración de los distintos usuarios e interesados la presente reforma al reglamento General de Servicios Portuarios

#### Artículo N° 59 Inciso 1

Se modifica:

- Se elimina el inciso “d” de la primera parte del artículo que indica:
 

“...Las naves cuya operación deba realizarse con equipos especializados disponibles por el prestatario del servicio en el puerto, con el objeto de mejorar los rendimientos portuarios y hayan solicitado oportunamente el servicio, tendrán prelación sobre aquellas que no utilicen los equipos especializados...”

#### Artículo N° 59 inciso 2

Se modifica el inciso 2 para que se lea:

- 2. Las prioridades de atraque de las embarcaciones se establecen de la siguiente manera:
  - a) Cruceros con itinerario fijo y regular según anuncio de cruceros.
  - b) Naves con carga refrigerada paletizada en bodega de servicio regular y día de recalada fija.  
Se incluirá dentro de esta prioridad de atraque la descarga de atún que se considera carga perecedera.
  - c) En el puesto de Atraque N° 1:
    - Naves a descargar gráneles sólidos y/o líquidos de importación.
    - Naves portacontenedores de servicio regular y día de recalada fijo.

En los puestos de Atraque Nos. 2 y 3:

- Naves portacontenedores de servicio regular y día de recalada fijo
- Naves a descargar gráneles sólidos y/o líquidos de importación.

- d) Naves Roll on-Roll off y car carriers
- e) Naves de carga general a cargar cargamentos de exportación exclusivamente.
- f) Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia y a cargar cargamentos de exportación.
- g) Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia.
- h) Naves de carga general a descargar cargamentos de importación exclusivamente  
La prioridad se aplica tanto a las naves nacionales como extranjeros que arriben a los puestos objeto de estas regulaciones, el prestatario del servicio podrá a necesidad operativa invertir la prioridad de los puestos entre barcos graneleros y porta contenedores...”

#### Artículo N° 64 inciso “c”

Se modifica el inciso c para que se lea:

- c) Las naves que no vayan a iniciar operaciones inmediatamente después de su arribo al puerto o que no tengan el 100% de su carga de exportación anunciada lista dentro de la terminal y con orden de embarque. Estas naves deben permanecer en la zona de fondeo.

#### Artículo N° 73 inciso “i”

Se modifica el inciso i para que se lea:

- i) Cuando no exista en el Puerto el 100% de la mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque.

#### Artículo N° 84

Se adiciona un segundo párrafo que establece:

“...Se establece como de uso obligatorio el equipo del puerto en las operaciones portuarias y de conformidad a las tarifas correspondientes. Sólo en casos de excepción y cuando el equipo del puerto no esté disponible, se permitirá el uso de equipo de terceros, coordinado por el agente y/o importador y acorde a lo establecido en el artículo 204.”

#### Artículo N° 103

Se modifica para que se lea:

“Una nave que llegue en lastre al puerto para tomar exclusivamente carga de exportación, podrá atracar siempre y cuando el 100% de su carga se encuentre dentro del terminal, de no ser así, el Prestatario del Servicio de carga puede disponer el retiro de la nave del muelle por cuenta del armador, según se describe en los artículos 64 y 73 respectivamente.”

#### Artículo N° 136

Se modifica para que se lea:

“Las mercancías recibidas en los patios y bodegas de la terminal tendrán cinco días naturales libres del pago de almacenaje, contados a partir de la fecha de recepción.

Si a raíz de la existencia de una congestión generadora de un atraso real, producto de situaciones atípicas tales como: marejadas o condiciones climáticas que no permitan la operación de puerto certificadas por Capitanía de Puerto, que obliguen a desatracar los buques, efectos de la construcción del muelle granelero, o decisiones de Gobierno por interés público, según indicación escrita de la Autoridad Portuaria, o falta del equipo necesario para atender la normal operación del Puerto, se genera un atraso en el atraque de estas naves debidamente comprobado, se ampliará el plazo de almacenamiento gratuito de contenedores (carga contenedorizada) a un máximo de 10 días naturales, para lo cual, debe mediar comunicación expresa por parte de la Autoridad Portuaria.

#### Artículo N° 150

Se modifica para que se lea:

Los plazos libres del cargo tarifario por concepto de almacenamiento en la terminal de contenedores son los siguientes:

- a) Para contenedores llenos FCL o LCL de importación o exportación cinco días naturales a partir del día de descarga o de ingreso a la terminal.
- b) Para contenedores vacíos que hayan sido desembalados en la terminal, cinco días naturales a partir de la des consolidación.

- c) Para los demás contenedores vacíos de importación o exportación, cinco días naturales a partir del descargo o de su ingreso a la terminal.

Lo anterior, salvo lo establecido en el artículo 136.

Artículo N° 197

Se modifica estructurando el artículo en dos partes, una primera a) que consiste en:

- a) Modalidades de operación de recepción de carga:

Modalidad Indirecta: Es la modalidad ordinaria en la que se debe realizar la operación de carga y/o descarga en Puerto Caldera con la transferencia a buque/patios-patios buque, y adicionalmente a lo establecido en el Artículo 199.

Modalidad Directa: Es la modalidad excepcional de operación de carga y/o descarga en Puerto Caldera, la cual, debe ser establecida y/o aprobada previamente por el Prestatario del Servicio y responde a razones de optimización operativa y, omitiendo la transferencia a buque/patios-bodegas, contemplada en el Artículo 199.

En la segunda parte se mantiene la redacción actual y se ajusta el séptimo párrafo:

- b) Servicio de carga o descarga: ...todo igual al actual; exceptuando el ajuste al séptimo párrafo, para que se lea así:

“En el caso de los gráneles, el embarcador o el consignatario deben costear la operación de los equipos mecánicos para el manejo de ese tipo de carga”

Se incorpora el artículo 195 Bis

Artículo 195 BIS:

El Prestatario del servicio de carga podrá disponer el movimiento de una nave a otra posición de atraque o a fondeo por excepción de operación (Doble Maniobra), lo cual será entendido como situaciones poco comunes o frecuentes. En estos casos, el prestatario del servicio de carga, deberá notificar dicha situación al prestatario del servicio de remolcador y a la Autoridad Portuaria.

Las causas de este servicio por excepción de operación, que traslada una nave de un sitio a otro sin mantener su banda de atraque, se circunscriben a las siguientes:

- El buque no puede operar por fallas técnicas.
- Atraque condicionado del buque por crucero, excepto pacto en contrario.
- El buque no puede operar por condiciones de 6 horas de lluvia.
- Uso de ventana de oportunidad.

En estos eventos, los servicios que se brindarán y se facturarán se citan en el cuadro siguiente:

Servicio	Cantidad
Alquiler de remolcador	4 horas
Servicio de pilotaje	2 servicios
Servicio de lanchaje	1 servicio
Falso Flete	3 servicios

Evento causantes de Doble Maniobra	Buque Entrante	Buque Saliente	Prestatario del Servicio	Tarifa a Aplicar
1.- Bajo rendimiento promedio del buque.		X		FULL
2.- Buque no puede operar. A) Falla técnica o cualquier otra que impida la correcta operación de la nave		X		EXCEPCIÓN
b) lluvia	X	X		EXCEPCIÓN
3.- Acuerdo mutuo	X			FULL
4.- Atraque condicionado				
4.1 Por crucero (artículo 213). A orden del prestatario del servicio			X	EXCEPCIÓN
4.2 Por crucero (artículo 213). Excepto pacto en contrario	X			EXCEPCIÓN
4.3 Ventana de oportunidad	X			EXCEPCIÓN
5.- Buque con mala estiba		X		FULL
6.- Ingreso por declaración de razones de orden público y conveniencia nacional	X			FULL
7.- Movilización por Conveniencia Operativa	X	X	X	FULL

**Definiciones**

**Doble maniobra:** Es cuando un Buque atracado en Puerto, debe ser retirado a fondeo para luego volver a ser atracado, esta maniobra comprende el desatraque y el atraque del Buque en mención.

El buque entrante deberá garantizar que cuenta con la logística necesaria para iniciar operaciones.

**1.- Bajo rendimiento promedio del buque:** Cuando el rendimiento promedio/hora/buque mínimo establecido para cada tipo de nave, no se esté logrando.

**2.- Buque no puede Operar:** A) Cuando por razones de fallas técnicas o cualquiera otra que impida la correcta operación de la Nave.  
B) Cuando el caso sea por lluvia pasadas 6 horas el Prestatario y el Agente del Buque revisaran las condiciones específicas de cada nave y tomaran la decisión que más convenga a la Operación del Puerto, en casos de divergencia primará la opinión del prestatario del Servicio en razones de operatividad, por esta razón un barco granelero solo podrá tener una doble maniobra, y será reatracaado en la primera posición disponible para reiniciar su operación.

**3.- Acuerdo Mutuo:** Cuando los Agentes del Buque Saliente y el Buque entrante han realizado un común acuerdo, sin perjuicio de ningún otro buque y haya obtenido el permiso del Prestatario del Servicio.

**4.- Atraque Condicionado:**  
**4.1 Por crucero (artículo 213). A orden del prestatario del servicio.** Cuando el prestatario del servicio instruya el atraque de un buque, a sabiendas que deberá ser fondeado a la llegada de un crucero.  
**4.2 Por crucero (artículo 213). Excepto pacto en contrario.** Cuando la ventana que deje un crucero, sea conveniente para el buque entrante y quiera a voluntad usarla.  
**4.3 Ventana de Oportunidad.** Cuando un buque quiera aprovechar la ventana de oportunidad dejada por otra nave para adelantar su descargo.

**5.- Buque con mala Estiba:** Cuando por razones de acomodo de un buque, requiera excesivas reestibas que obliguen a prolongar de manera importante su estadía en Puerto, deberá dar una ventana de oportunidad a otros buques.

**6.- Ingreso por declaración de razones de orden público y conveniencia nacional:** Cuando por razones de Interés Público el Gobierno instruya al prestatario del servicio desatracaar un buque para darle atraque prioritario a otro buque

**7.- Conveniencia Operativa:** Cuando por razones de interés común y consenso entre las partes, el barco deba ser fondeado.

Transitorio

La entrada en vigencia de lo dispuesto en los artículos 64 inciso c), 73 inciso i), 103, 197 a), empezará a regir una vez que el Concesionario tenga en el Puerto la maquinaria y equipo que se ha definido como necesaria para una operación y manejo eficiente de esa carga, esto una vez que el INCOP tenga por recibidos los equipos en puerto y debidamente comunicado al Concesionario.

Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Mba. Juan Ariel Madrigal Porras, Proveedor General.—1 vez.—O. C. N° 27122.—Solicitud N° 4596.—C-324640.—(IN2013075551).