

REGLAMENTOS

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

Que la Junta Directiva de esta Institución mediante Acuerdo N° 7 tomado en la Sesión N° 3414, celebrada el día 17 de abril del año en curso acordó aprobar el Reglamento General de Servicios Portuarios, el cual se leerá como sigue:

REGLAMENTO GENERAL DE SERVICIOS PORTUARIOS DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP)

TÍTULO I

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Fundamento de aplicación y generalidades

Artículo 1°—El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (en adelante INCOP) es una institución de derecho público con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio propios, creada por Ley de la República N° 1721 de diciembre de 1953, reformada por Leyes Nos. 4964 de marzo de 1972 y 8461 del 26 de abril de 2006, le corresponden las funciones de Autoridad Portuaria del Litoral Pacífico de Costa Rica.

Artículo 2°—Este Reglamento es de orden general y sus disposiciones son aplicables a todos los puertos de altura, bajo la jurisdicción del Instituto, de acuerdo con la facultad que le confiere el artículo 2°, inciso j) de la citada Ley. Los asuntos de orden específico para algún puerto o terminal no contemplados en este Reglamento, se regirán por disposiciones particulares que se emitirán como Anexo a este Reglamento General de Servicios Portuarios.

Artículo 3°—Los servicios que presta directamente el INCOP o a través de Concesionarios están sujetos a las leyes nacionales, los contratos de concesión y a este Reglamento de Servicios Portuarios, las disposiciones contenidas en otros Reglamentos y a las demás que se dicten dentro del marco de su jurisdicción. En este sentido toda persona física o jurídica al solicitar los servicios portuarios o utilizar toda o parte de sus instalaciones o facilidades, está sujeta a esas disposiciones.

Cada Prestatario del Servicio coordinará con las entidades que se requiera para el desarrollo de la actividad portuaria, las acciones, recursos materiales y humanos para ejecutar eficientemente los servicios portuarios y así abreviar la estadía de los buques en su respectiva terminal.

Artículo 4°—Las demoras en el servicio portuario ocasionadas por huelgas, perturbaciones de orden público, de fuerza mayor, caso fortuito no serán imputables al Prestatario del Servicio.

Artículo 5°—Para las operaciones de los puertos, relativas a la atención de buques y mercaderías, éstos permanecerán debidamente habilitados los 365 días del año las 24 horas del día.

Por cuestiones de seguridad a la navegación, las maniobras de atraque y desatraque podrán ser suspendidas por la Autoridad Competente cuando así lo disponga.

Artículo 6°—Es prohibido para los usuarios y proveedores ofrecer directa o indirectamente a los empleados y funcionarios del INCOP o de los Concesionarios de sus servicios gratificaciones y/o compensaciones por servicios que en el ejercicio de sus cargos deban suministrar. En caso que éstos las acepten acarrearán las sanciones legales y disciplinarias que correspondan.

Artículo 7°—El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de no prestar o suspender los servicios a aquellos usuarios que no se encuentren a derecho en sus obligaciones o que incumplan con el presente Reglamento.

Artículo 8°—En caso de duda sobre la interpretación de este Reglamento, corresponderá a la Junta Directiva del INCOP aclarar o interpretar correctamente las disposiciones contenidas.

Artículo 9°—Todo daño a las instalaciones portuarias propiedad del Estado Costarricense o equipo propiedad del concesionario, causado por embarcaciones o cualquier otro vehículo, será indemnizado en el costo real del daño causado por el o los responsables, al INCOP o al concesionario según sea el caso, incluyendo los gastos de avalúo, actas notariales y demás gastos derivados del daño.

Artículo 10.—No se permitirá a los usuarios dejar basuras, desperdicios o embalajes dentro del recinto portuario. Estos deben ser retirados una vez concluida la operación por cuenta del usuario.

Artículo 11.—Todo reclamo y queja que se relacione con la prestación de los servicios portuarios o su cobro, en cualquiera de los puertos sujetos a estas regulaciones debe dirigirse al prestatario del servicio respectivo en los plazos que establece el Código de Comercio.

Todo reclamo y queja se presentará mediante escrito y contendrá como mínimo:

- Nombre o razón social y nombre del representante, si se trata de persona jurídica, así como el domicilio y firma del accionante.
- Motivo de su planteamiento con la indicación del Prestatario del Servicio a quienes se les atribuya el acto que origina la gestión.
- Los documentos que respalden la acción emprendida.

Artículo 12.—Los armadores y cualquier otro usuario serán responsables por las obligaciones que resulten de las solicitudes formuladas por ellos ante el Prestatario del Servicio.

Artículo 13.—A los servidores del Prestatario del Servicio les será prohibida la compra de mercancías de las naves. El incumpliendo acarreará la sanción disciplinaria y legal que corresponda.

Artículo 14.—No se podrán bajar botes salvavidas de las naves ni maniobrar ningún tipo de embarcación en la rada ni en la dársena de los puertos, sin la debida autorización de la autoridad competente.

Artículo 15.—Los prestatarios de los servicios en la atención de las embarcaciones y sus cargas son los responsables por la pérdida, averías, daños o perjuicios causados a las mercancías mientras éstas se encuentren bajo su responsabilidad, excepto en los siguientes casos:

- Los ocasionados por causas fortuitas o fuerza mayor.
- Los causados por la deficiente condición de la carga.
- Las que se originen por responsabilidad del armador, los usuarios o sus agentes; y en general por hechos de terceros.

CAPÍTULO II

Facturación y cobro de servicios

Artículo 16.—La información contenida en los manifiestos de carga, póliza de embarque, declaraciones de arribo, nota de zarpe y demás reportes de la operación, constituye la base sobre la cual se aplicarán las tarifas que cobra el Prestatario del Servicio.

El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de verificar la información de esos documentos, ya sea a través de mediciones, pesajes o consultas a los registros públicos o internacionales.

Artículo 17.—Para efectos de cobro por el servicio de ayudas a la navegación, el INCOP lo realizará de acuerdo a la información consignada en el Certificado de Arqueo Internacional de las embarcaciones.

El INCOP se reserva el derecho de verificar la información de esos documentos, ya sea a través de mediciones, pesajes o consultas a los registros públicos o internacionales o cualesquiera otras metodologías apropiadas.

Artículo 18.—Todo usuario que necesite el servicio de ayudas a la navegación, deberá requerirlo por escrito ante el INCOP.

La solicitud será firmada por el usuario o su representante, previamente acreditado como tal ante la Institución, para lo cual esta llevará un registro de firmas de las personas facultadas por el usuario para contraer las responsabilidades que implica la prestación del servicio.

Artículo 19.—El usuario o su representante, deberá depositar el valor estimado de los servicios que requiere. Este valor se lo comunicará el Prestatario del Servicio, de conformidad con el procedimiento vigente al momento de confirmar la llegada de la embarcación.

En cuanto al pago de los servicios que corresponden al INCOP, el depósito debe ser pagado en dinero efectivo, transferencias o cheques certificados, quedando a juicio de la Gerencia General del INCOP o de la persona que ésta designe, la recepción de cheques sin certificar contra bancos del Sistema Bancario Nacional, siempre y cuando se trate de usuarios reconocidos.

Artículo 20.—Una vez prestado el servicio, los cargos respectivos se presentarán en una factura diseñada al efecto. Se efectuará una liquidación sobre la base del depósito previamente efectuado.

Artículo 21.—En caso que el cobro de los servicios prestados sobrepase el depósito, el usuario debe cancelar inmediatamente la diferencia que corresponda; de no hacerlo, el Prestatario del Servicio podrá actuar conforme al artículo 7 de este Reglamento.

En caso que el saldo de la liquidación sea acreedor, su importe permanecerá acreditado para aplicarse a próximos servicios.

Artículo 22.—La solicitud de atención al buque implica todo tipo de servicio propio de la operación. Los servicios adicionales, tales como teléfono a bordo, telex, energía eléctrica, etc., deben solicitarse según sea necesario conforme se indica en el Artículo 18 de este Reglamento.

Artículo 23.—Normalmente, los gastos de descarga son facturados al agente naviero, sin embargo, en los casos en que estos gastos corren por cuenta del importador según el contrato de fletamento, serán cargados al consignatario siempre y cuando acepte por escrito los cargos y proceda conforme al Artículo 19 de este Reglamento.

TÍTULO II

Fondeo y navegación en los puertos

CAPÍTULO III

Zonas de fondeo

Artículo 24.—Los lugares para el fondeo de buques en los puertos objeto de estas regulaciones serán determinados y señalados por la autoridad marítima.

Artículo 25.—Se conoce como rada la zona comprendida entre el borde del muelle una paralela al mismo a mil metros de distancia y la intersección con esta paralela de la línea centro del rompeolas. En el caso de Puntarenas la rada o zona de maniobras del puerto estará comprendida dentro de un círculo con un radio de 1.000 metros a partir del faro del muelle.

Artículo 26.—Cuando por razones de seguridad o interés del puerto sea necesario cambiar de sitio de fondeo, los capitanes de las naves deberán atender inmediatamente las indicaciones que en este sentido le haga la Autoridad Marítima.

CAPÍTULO IV

Navegación y maniobras

Artículo 27.—Toda nave que transite o se movilece dentro de los canales de acceso, la rada y dársena del puerto o sus inmediaciones, está obligada a aplicar el Reglamento Internacional de Señales. La velocidad máxima de desplazamiento de la nave, debe ser la que está reglamentada por la Autoridad Marítima.

Artículo 28.—Los capitanes de las naves menores de doscientos cincuenta TRB (250), deben informar con suficiente anticipación a la autoridad marítima, el INCOP y/o al concesionario, sobre las maniobras y movimientos que pretenden hacer dentro del puerto.

Artículo 29.—En las maniobras de atraque y desatraque se aplicará la reglamentación correspondiente a los servicios de Remolcaje y Pilotaje aprobadas por la Autoridad competente.

Artículo 30.—Ningún buque deberá aproximarse al muelle mientras no estén puestas las banderas de atraque durante el día o las luces rojas intermitentes durante la noche. Una vez colocadas las señales y antes de comenzar a aproximarse al muelle, el barco obligadamente emitirá un pitazo largo como señal de que procede al atraque.

Artículo 31.—Todos los buques están obligados a encender sus luces de navegación desde la puesta hasta la salida del sol al día siguiente.

Artículo 32.—El Capitán de la nave o su representante debe mostrar a la autoridad competente los Certificados Internacionales de Navegación y los documentos que comprueben la validez y vigencia de sus seguros en el momento que le sean requeridos.

Artículo 33.—Toda embarcación que arribe a los puertos ó sitios de fondeo, deberá encontrarse en perfecto estado de flotabilidad y sus máquinas y aparejos en condiciones óptimas de servicio. A estos efectos portarán los certificados respectivos.

Artículo 34.—Cuando una embarcación fondeada o atracada en los muelles se encuentre haciendo agua y con peligro de perder la flotabilidad y hundirse, el capitán o el oficial de guardia tienen la obligación de informarlo de manera inmediata a la Autoridad Competente la cual ordenará su movilización. Es deber del Capitán u Oficial atender el traslado de la nave hasta el sitio que le asigne la Autoridad Competente sin que esa autoridad asuma responsabilidad alguna por este concepto.

Artículo 35.—En caso de hundimiento de una embarcación en los muelles o aguas del puerto, los trabajos de remoción deben iniciarse de inmediato a fin de dejar libre el puerto. Los gastos que ocasione, así como los daños y perjuicios correrán por cuenta del armador, respondiendo solidariamente por los mismos, su agente y el Capitán de la nave.

Artículo 36.—Los buques que se encuentren trabajando fondeados o atracados no podrán hacer reparaciones al casco por su parte exterior que requieran equipo de soldar, piquetear, pintar, etc., sin obtener el previo permiso del Prestatario del Servicio.

Artículo 37.—Se prohíbe cualquier clase de reparación a bordo que, a juicio del Prestatario del Servicio, ponga en peligro la vida de su personal, instalaciones, equipos o el medio ambiente.

TÍTULO III

Recepción y despacho de naves

CAPÍTULO V

Avisos de arribo

Artículo 38.—Las compañías navieras o sus agencias representantes deben informar por escrito con siete días de anticipación o a través de cualquier medio electrónico al Prestatario del Servicio, el movimiento de las naves que esperan para la siguiente semana.

La nota de aviso contendrá básicamente la siguiente información.

- a) Nombre, bandera de la nave y el numero del viaje
- b) Certificados de Tonelaje de Registro Neto (TRN), y el Tonelaje de Registro Bruto (TRB)).
- c) Las letras de llamada.
- d) Calados de proa y popa al Arribo.
- e) Eslora máxima y Manga.
- f) Los nombres del Armador, Línea Marítima, charteador, capitán y Agente Naviero
- g) Los puertos inmediatos de procedencia y destino.
- h) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (TES).
- i) El tonelaje de carga general o a granel a embarcar o desembarcar y número de unidades cuando se trate de contenedores discriminados de 20/ 40 pies u otras dimensiones especificando llenos, vacíos, reestibas a bordo o vía muelle y transbordos.
- j) La relación de carga peligrosa a bordo para el puerto, en tránsito, la de transbordo y su clasificación, con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas, según la OMI.
- k) La relación de cargas controladas.
- l) Número de pasajeros a desembarcar y a embarcar y número de pasajeros en tránsito.
- m) Certificado de características técnicas y capacidad de los medios de izaje de la nave.
- n) Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el puerto.
- o) El plano de estiba o el Bay Plan según el caso.
- p) Las hojas de datos de seguridad (MSDS), de las cargas peligrosas a embarcar o desembarcar.

Artículo 39.—El aviso de arribo de cada nave, constituye también la solicitud de atraque y atención para las operaciones de embarque y desembarque, debe notificarlo el armador o su agente al prestatario del servicio con una anticipación no menor de 24 horas con respecto a la hora estimada de llegada al puerto.

Artículo 40.—La confirmación de arribo es obligatorio presentarla con una antelación mínima de 12 horas con respecto a la hora estimada de llegada a puerto.

Artículo 41.—Las naves que reciban carga para Costa Rica desde puertos ubicados a menos de 48 horas de navegación, podrán adicionar directamente al puerto o por intermedio de su agente, la información requerida a través de cualquier medio electrónico de transmisión de datos. Sin embargo, en la Visita Oficial entregarán los manifiestos y demás información que corresponda. La carga no manifestada no podrá ser descargada.

Artículo 42.—Si por fuerza mayor o caso fortuito, una nave debe hacer recalada a un puerto bajo la administración del INCOP; en cualquier lugar del litoral no habilitado como puerto, el Capitán o el Oficial al mando deberán presentarse a la Capitanía de Puerto más cercana bajo cuya vigilancia quedará la nave, los pasajeros, tripulantes y carga. Dicha entidad dará aviso inmediato a las demás Autoridades Competentes para los fines consiguientes.

Artículo 43.—En los casos de arribo forzoso, y previa autorización de las Autoridades competentes, el Capitán de la nave podrá ordenar el desembarco de las personas y la carga en peligro, bajo su responsabilidad y de cualquier daño ocasionado al Recinto Portuario.

Artículo 44.—Si un barco no anunciado arriba al puerto, será atendido inmediatamente después de surtidos los trámites documentales, siempre y cuando su operación no afecte la prelación de las embarcaciones previamente programadas; en caso contrario, será atendida después del último barco anunciado que llegue durante las siguientes 24 horas.

Artículo 45.—Se considera como hora de arribo para efectos de prioridad de atraque, el momento en que la nave arriba a la estación de pilotos que es el sitio oficial de abordaje del piloto.

Artículo 46.—Cuando arriben al puerto varias naves dentro de un mismo período de 12 horas y que hayan sido previamente anunciadas, confirmadas, que hayan solicitado servicios y presentado la documentación completa y dispongan de todos los elementos para garantizar la operación, la preferencia para iniciar operaciones se determinará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a. Orden de arribo y tiempo estimado de operaciones, para garantizar la mayor rotación de los puestos de atraque.
- b. Si el factor determinante es el espacio disponible en muelle y se han agotado todas las posibilidades operativas para recuperar espacios, se dará prioridad a las embarcaciones que permitan mantener el mayor número de naves en los muelles.

En caso de modificaciones en los avisos, regirá para cualquier efecto la última modificación.

CAPÍTULO VI

Libre plática y visita oficial

Artículo 47.—Toda nave al arribar a puerto, después de la correspondiente inspección sanitaria, tan pronto como el representante del Ministerio de Salud autoriza la Libre Plática y antes de iniciar operaciones, debe ser visitada oficialmente por los funcionarios públicos que indica la ley, así como el Oficial de Protección del Puerto de acuerdo a las exigencias de la OMI. No se tendrá por recibida la nave si no se han entregado a las Autoridades Nacionales y del puerto los documentos requeridos, por lo tanto, tampoco se realizarán las operaciones portuarias.

Artículo 48.—El Agente Naviero tiene la responsabilidad de coordinar la visita de las autoridades de conformidad con la programación de la nave. Dicha visita puede hacerse cualquier día y hora en que labora el puerto.

Artículo 49.—El Agente Naviero debe abordar la nave con los funcionarios antes referidos, debiendo prestar su asistencia para facilitar la recepción y libre plática de la nave. Además, es el responsable de suministrar al prestatario del servicio, la documentación que se indicará en el artículo 52 de este Reglamento.

Artículo 50.—Las naves serán visitadas de acuerdo al orden de arribo, siguiendo las prioridades que se establecen en este Reglamento.

Artículo 51.—No podrá persona alguna subir o bajar de las naves, ni cargar o descargar mercaderías mientras la nave no haya sido oficialmente recibida y el prestatario del servicio lo haya autorizado.

CAPÍTULO VII

Documentación e información requerida

Artículo 52.—Adicionalmente a la información y documentación requerida en el Artículo 38 de este Reglamento, en el momento de la Visita Oficial, el Capitán o el agente del armador obligatoriamente entregarán al representante del prestatario del servicio la siguiente documentación:

- Una copia de los manifiestos de carga destinada al puerto y una copia de los BLs correspondientes. Si la nave viene vacía, debe presentar el manifiesto en lastre.
- Lista de pasajeros, tripulantes, equipajes, pacotilla y carga de correo (Convenio Postal Universal).
- La declaración de la nave exigida por todos los puertos centroamericanos en el formato establecido.
- Declaración Marítima de Sanidad
- Declaración de Protección y estado de seguridad del buque al momento de atraque en el puerto de conformidad con lo establecido en el Código para la protección de Puertos e Instalaciones Portuarias PBIP.

Artículo 53.—Los documentos que deben entregarse estarán redactados en español, escritos a máquina o manuscritos en tinta indeleble en forma clara y legible.

CAPÍTULO VIII

Despacho y zarpe

Artículo 54.—Para el zarpe de los buques, incluyendo naves de cabotaje y cualquier otro tipo, el armador por conducto del agente naviero, debe solicitar el zarpe a la Autoridad competente en el formato establecido.

Artículo 55.—Antes de que el delegado de la Capitanía de Puerto emita la autorización de zarpe de la nave y en caso de que existan deudas o incumplimientos, el Prestatario del Servicio, lo informará a la Capitanía de Puerto para lo de su competencia. En caso contrario, el Prestatario del Servicio, le remitirá una comunicación en la que conste que el barco no tiene asuntos pendientes.

Artículo 56.—Si no hubieran cumplido los requisitos mencionados anteriormente, las autoridades competentes impedirán la salida de la nave.

Artículo 57.—La Capitanía de Puerto es la Autoridad competente para autorizar el zarpe o para negarlo.

TÍTULO IV

Atraque y desatraque

CAPÍTULO IX

Asignación de puestos de atraque y prioridades

Artículo 58.—El Prestatario del servicio se reserva el derecho de designar el orden de atraque de las naves o limitar su permanencia en los muelles. Las naves que requieran transporte, equipo o personal especializado para la operación que van a realizar en puerto y que no se encuentren disponibles, cederán el derecho de atraque a la nave que le siga en turno, siempre que ésta sí pueda realizar las operaciones.

Cuando priven razones de orden público o de conveniencia nacional, el concesionario atenderá la gestión que al efecto le presente la Autoridad Portuaria.

La asignación de los puestos de atraque se definirá en la reunión de programación diaria con la presencia de los agentes navieros de las naves confirmadas, fondeadas y en muelle. En esta reunión, se estimará la hora de terminación de operaciones de las naves atracadas y la hora de zarpe, se asignará muelle a las naves en fondeo o arribando al puerto y que cumplan

con los requisitos para atracar, se definirán los cambios de muelle y fondeo por baja productividad, se asignará el equipo y el personal que atenderá las operaciones de las naves. A estas reuniones se invitará a un representante de los pilotos y a un representante del servicio de Remolcage para que los movimientos queden debidamente coordinados con todos los actores.

Artículo 59.—Por regla general, se asignará puesto de atraque considerando los siguientes criterios generales:

- Reglas Generales sobre turnos de atraque:
 - La nave que haya sido anunciada y confirmada, que arribe al puerto a la hora anunciada y que haya presentado los documentos exigidos en el presente Reglamento y que haya cancelado el valor de la proforma, tendrá prioridad de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos.
 - Cuando una nave transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesado o semiprocado, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios o enfermedades infectocontagiosas, deberá someterse a la inspección correspondiente, y sólo será considerada su solicitud de atraque, una vez que el Prestatario del Servicio, reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.
 - Las naves que transporten material explosivo para el puerto deben efectuar el cargue y/o descargue en las Áreas de fondeo establecidas para tal fin, salvo autorización expresa de Autoridad competente. En la manipulación de este tipo de cargamentos, el importador debe disponer de las medidas de seguridad que sean necesarias para salvaguardar la integridad física de los trabajadores y de la infraestructura portuaria.
 - 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.
 - Cuando en el momento de tomar la decisión de atraque, dos o más naves se encuentren fondeadas o arribando al puerto y no hayan cumplido con todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento y existan puestos de atraque disponibles, se dará prelación de atraque a la nave que esté más completa en aquellos aspectos determinantes para iniciar y garantizar continuidad de las operaciones
- Las prioridades de atraque de las embarcaciones se establecen de la siguiente manera:
 - Cruceros con itinerario fijo y regular según anuncio de cruceros.
 - Naves portacontenedores (carga perecedera de exportación) de servicio regular y día de recalada fijo.

Se incluirá dentro de esta prioridad de atraque la descarga de atún que se considera carga perecedera.

 - Naves a descargar graneles sólidos y/o líquidos de importación.
 - Naves Roll on-Roll off.
 - Naves de carga general a cargar cargamentos de exportación exclusivamente.
 - 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.
 - Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia.
 - Naves de carga general a descargar cargamentos de importación exclusivamente.
 - Naves a cargar graneles sólidos de Exportación.
 - Naves a descargar graneles sólidos de importación.
 - Naves a cargar y/o descargar cargamentos de cabotaje.
 - Artefactos navales.

La prioridad se aplica tanto a las naves nacionales como extranjeros que arriben a los puertos objeto de estas regulaciones.

Artículo 60.—Este régimen de prioridades no se aplica para las siguientes excepciones:

- Naves pertenecientes al Ministerio de Seguridad Pública y demás instituciones del Estado, siempre que no estén afectados al tráfico comercial.
- Embarcaciones de las autoridades del orden público (Ley N° 7929, Acuerdo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Cooperación para Suprimir el Tráfico Ilícito).
- Embarcaciones pertenecientes a los cuerpos de bomberos o servicios médicos.
- Embarcaciones que el INCOP exceptúe por razones de interés público y conveniencia nacional, mediante resolución administrativa, debidamente razonada.

Artículo 61.—Cuando los representantes de una nave soliciten un cambio de lugar de atraque en el muelle, o salida a bahía, la agencia de la nave respectiva, deberá coordinar este movimiento con el prestatario del servicio. Todos los costos relacionados con este servicio, son por cuenta del armador o su representante.

Artículo 62.—El Prestatario del Servicio podrá disponer la salida de una nave a fondeo por baja productividad. Este movimiento y el posterior atraque son por cuenta del armador o de su representante.

Artículo 63.—El Prestatario del Servicio podrá disponer el movimiento de una nave a otra posición de atraque o a fondeo por necesidades operacionales; en este caso, los movimientos son por cuenta del concesionario. Los costos serán responsabilidad del armador, agente naviero o su representante, si el movimiento es a solicitud de éstos.

Artículo 64.—Perderán el derecho de prioridad en el atraque e inicio de operaciones, las naves que se encuentren en los siguientes casos:

- Quando lleguen con averías en sus sistemas de traslación o en los equipos de carga y descarga.
- Las naves que transporten enfermos infectocontagiosos pierden la prioridad y el derecho de atraque hasta tanto logren obtener el permiso de la autoridad sanitaria competente.
- Las naves que no vayan a trabajar inmediatamente después de su arribo al puerto o que no tengan por lo menos el 50% 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.
- Las naves que estando fondeadas y les corresponda en turno el atraque, no hagan uso de él.
- Las naves que no hayan cancelado el valor de los servicios solicitados.
- Las naves que tengan una escora mayor de 10 grados no serán atracadas, a menos que su Capitán firme un compromiso liberando de responsabilidad al Prestatario del Servicio y haciéndose responsable él, su armador y su representante por cualquier daño que se pudiera producir a su propia nave, a las instalaciones portuarias, a otros buques o a cualquier embarcación en la zona portuaria mientras esté maniobrando en dichas condiciones.

CAPÍTULO X

Regulaciones para el atraque y desatraque

Artículo 65.—Las maniobras de atraque y desatraque serán realizadas por el piloto práctico de turno.

Las distancias mínimas que deben conservarse entre embarcaciones en muelle, para efectos de maniobras de atraque y desatraque, están en función de la eslora máxima de la embarcación que se pretende atracar o desatraque.

Artículo 66.—Cuando un buque o su tripulación ocasionen daños al muelle, a las instalaciones para ayudas a la navegación o a cualquier propiedad de la Autoridad Portuaria, o de terceros, la Compañía Naviera y sus Agentes, como solidariamente responsables, pagarán las reparaciones correspondientes después de una investigación exhaustiva que determine el daño ocasionado.

Inmediatamente ocurrido el hecho o el daño, el Prestatario del Servicio convocará a reunión para determinar las circunstancias en que se produjo el accidente y el daño en sí. El Agente Naviero deberá asistir a esta reunión acompañado por el capitán de la nave, si es que ésta aún se encuentra en el puerto.

Artículo 67.—Toda nave atracada deberá estar lista para maniobrar o cambiar de sitio, cuando a juicio del prestatario del servicio sea necesario hacerlo. Con tal fin, sus máquinas y la tripulación necesaria para hacerlo, deben permanecer listas todo el tiempo en que la nave esté atracada. El incumplimiento de esta disposición se sancionará en la misma forma en que se sanciona a las naves que habiendo terminado sus operaciones no se desatraquen.

Artículo 68.—Terminadas las operaciones de carga y descarga, el buque deberá abandonar el puesto de atraque hasta una hora después. De no hacerlo se deberá cancelar la suma de \$1.200,00 (Un mil doscientos dólares sin centavos) por hora o fracción que permanezca atracado.

Artículo 69.—Toda embarcación que estando atracada en los muelles, fondeada o en tránsito en la rada y descubra daños en sus máquinas que le impidan la movilización normal, debe ser retirada por el armador o su agente fuera de las aguas del puerto.

Artículo 70.—En caso de incendio abordo, la nave debe ser desatraqueada inmediatamente con o sin ayuda de remolcadores y fondeada en aguas seguras donde se pueda atender el siniestro.

Artículo 71.—El atraque de naves que transporten productos de origen animal, vegetal, procesados o semiprosados, susceptibles de servir como vehículos para contaminación y transmisión de enfermedades, está sujeto a los resultados de la inspección sanitaria que realicen las autoridades competentes.

Artículo 72.—El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de autorizar el atraque cuando las condiciones de la nave o de la carga sean inseguras y puedan constituir riesgo potencial para las instalaciones, otras naves, los usuarios o el personal.

Artículo 73.—El Prestatario del Servicio puede ordenar la suspensión de labores y el desatraque de una nave, por las siguientes razones:

- Quando considere que la forma y condiciones de trabajo perjudican las labores portuarias y la atención de otros buques.
- Por razones de seguridad y de orden público.
- Por bajo rendimiento con base a los estándares exigidos por el Prestatario del Servicio, imputable a las condiciones mismas de la nave, condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero. En ese caso, la nave ocupará el último turno para el atraque con relación a las naves que se encuentren fondeadas.
- Quando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- Quando las autoridades sanitarias lo determinen y justifiquen.

- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento administradas por el Prestatario del Servicio, programadas para el recibo de los cargamentos: en este caso, los costos en que se incurra, por concepto de maniobras (servicio de pilotaje y remolcadores), serán por cuenta del Prestatario del Servicio de carga.
- Por falta de disponibilidad vehicular o de otros elementos que garanticen labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos específicos que no deba proveer el Prestatario del Servicio.
- Quando no exista en el Puerto el 50% de la mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque.
- Quando el agente marítimo o el capitán se nieguen sistemáticamente a realizar las maniobras que por necesidades operativas ordene el Prestatario del Servicio de carga.
- Quando el Prestatario del Servicio de carga detecte errores o inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque de la nave y no haya sido corregida oportunamente.
- Quando el Prestatario del Servicio de carga encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplido en los plazos previstos.
- Quando por acuerdo previo a su atraque, se haya considerado esa posibilidad.
- Quando entre varias embarcaciones de un mismo tipo de carga (portacontenedores, graneles sólidos, mercancía general, etc.), se requieran puestos de atraque para conservar el equilibrio operativo (por tipo de carga) en los puestos de atraque, se tendrán en cuenta como criterios para determinar el orden de desatraques, los siguientes aspectos o la combinación de ellos:
 - Turno de atraque. En general, las últimas embarcaciones en atracar serán las primeras a considerar para desatraque.
 - Rendimiento promedio de operación, las embarcaciones de menor rendimiento, serán las primeras a considerar para desatraque.
 - Tiempo estimado para terminar operaciones, las embarcaciones con más tiempo para terminar operaciones, serán las primeras a considerar para desatraque.
 - Quando a criterio del Prestatario del Servicio se requiera por necesidades operativas, previamente justificadas.

Artículo 74.—Mientras se encuentre atracado, todo buque colocará protectores contra ratas en las amarras. Estos deben colocarse inmediatamente después de terminar la maniobra de atraque.

Artículo 75.—Durante la noche y mientras el barco esté trabajando, se debe mantener iluminación adecuada en las bodegas y escalas en uso. El Prestatario del Servicio determinará si la iluminación es apropiada y de no serlo exigirá al capitán mejorar las condiciones.

Artículo 76.—Es prohibido arrojar al mar basuras, cenizas, aceites, material de estiba, desperdicios y cualquier clase de material, desde los buques atracados al muelle o fondeados. En caso de incumplimiento, el Prestatario del Servicio informará este hecho a la autoridad competente para que aplique las sanciones del caso y el pago de los costos de la limpieza.

Artículo 77.—El embarque o desembarque de pasajeros, visitantes y tripulación se hará exclusivamente por cuenta y riesgo del armador y su agente, previo el cumplimiento de las disposiciones legales de migración y demás trámites que exijan las autoridades de control, así como las normas de seguridad del puerto.

Artículo 78.—Mientras se encuentre atracada, ninguna nave podrá hacer funcionar sus máquinas propulsoras para la realización de pruebas, salvo que cuenten con autorización del Prestatario del Servicio.

Artículo 79.—Es obligación de toda nave mantener la escala de costado y las de las bodegas en buenas condiciones de uso y de las dimensiones adecuadas, con objeto de garantizar la seguridad abordo.

Artículo 80.—Todo buque atracado debe usar redes salvacargas de costado, en las escotillas que se encuentren en operación.

Artículo 81.—Inmediatamente después que concluya el atraque, los barcos deben tapar los puntos de desagüe para evitar que sean arrojados al muelle desechos o agua.

Artículo 82.—Las naves que porten explosivos en tránsito, deben poner señales especiales de día y de noche y atender las normas de seguridad de acuerdo a la Organización Marítima Internacional (OMI). A solicitud del Agente Naviero, el Prestatario del Servicio de carga podrá colocar los guardas de Vigilancia Portuaria que considere necesarios en la bodega respectiva, por cuenta del solicitante.

CAPÍTULO XI

Criterios generales de productividad

Artículo 83.—El Prestatario del Servicio establecerá anualmente los indicadores de rendimiento, debidamente aprobados por el INCOP, de acuerdo con el comportamiento de la productividad por clases de carga y tomará las medidas necesarias para mejorarla, buscando alcanzar parámetros de eficiencia que lo hagan competitivo. Los elementos a considerar son los siguientes:

- Tipo de carga
- Equipos y aparejos para descargue y cargue
- Equipos para transferencia de la carga
- Tipo de Operación
- Período de evaluación mínimo.

TÍTULO V

Embarque y desembarque de mercancías

CAPÍTULO XII

Embarque y desembarque de mercancías

Artículo 84.—Toda operación portuaria será planificada de antemano por el Prestatario del Servicio de carga, a efectos de definir lo relativo a la asignación de equipos y personal, espacios para almacenamiento y en general la determinación de las necesidades para ejecutar esta labor.

Artículo 85.—El Prestatario del Servicio de carga definirá la asignación de muelle y la hora estimada para la iniciación y terminación de las operaciones de descargue y cargue para cada nave.

Artículo 86.—El Prestatario del Servicio de carga suspenderá las operaciones o no permitirá su iniciación cuando a su juicio, los equipos aparejos y cubiertas del buque no se encuentren en buenas condiciones o no sean las adecuadas para el manejo de la carga. El Prestatario del Servicio de carga levantará un acta ante el Capitán de Puerto, esta acta debe ser firmada por el concesionario, el capitán de la nave y el Capitán de Puerto.

Artículo 87.—Es obligación del armador suplir servicios higiénicos y agua potable abordo para el personal que deba laborar en la nave.

Artículo 88.—La cancelación del manifiesto contendrá los resultados de la entrega y recepción de carga y debe estar diligenciado al terminar las operaciones teniendo en cuenta las observaciones hechas en las libretas de chequeo. El Prestatario del Servicio de carga informará al capitán de la nave y a su agente marítimo cuando la carga a desembarcar o embarcar, incluyendo contenedores, presente averías o daños de empaque. En los libretines de chequeo se dejará constancia de estos hechos.

Artículo 89.—En el caso de cargas vivas o perecederas, la atención para los animales o a la carga para su supervivencia y conservación en buen estado es responsabilidad del embarcador o consignatario y por lo tanto el Prestatario del Servicio de carga no asume responsabilidad de orden civil o penal por esos conceptos.

Artículo 90.—Todas las mercancías que lleguen a las terminales por vía marítima y terrestre deben estar provistas, conforme su naturaleza, de embalaje o envase fuerte y apropiado a su condición y al manejo que requieren.

Artículo 91.—Las marcas, pesos, distintivos códigos y cualquier otra indicación deben estar impresas en el embalaje de la carga en forma clara y legible. Las marcas pesos y distintivos deben coincidir con las indicadas en los documentos de viaje.

Los contenedores vacíos a embarcar o desembarcar deben venir libres de marcas o etiquetas IMO.

Artículo 92.—El Prestatario del Servicio de carga responde por la desestiba, descargue, transferencia y colocación en bodegas y patios de la carga de importación lo mismo que de su entrega a los consignatarios o sus representantes cuando cumplan los requisitos para retiro.

Artículo 93.—El Prestatario del Servicio de carga responde por la recepción en patios y bodegas de la carga de exportación, su transferencia, cargue y estiba abordo.

Artículo 94.—Cuando en las bodegas de la nave la carga viene mal estibada, derrumbada o visiblemente saqueada, no se iniciarán las operaciones de descarga en esas bodegas hasta tanto se levante un acta firmada por el representante del Prestatario del Servicio de carga, de la agencia naviera y del capitán del buque en la que se haga constar las condiciones encontradas y se exima al Prestatario del Servicio de carga de toda responsabilidad por daños, averías y o faltantes de mercancía. En el caso de los contenedores además de verificar que no presentan daños evidentes, se verificará durante el descargue, que los sellos y precintos corresponden a los reportados en los documentos de viaje, de no ser así, se dejará constancia en el libretín de chequeo y en el cierre del manifiesto.

CAPÍTULO XIII

Mercancías de importación

Artículo 95.—El Prestatario del Servicio de carga responde por la desestiba y descargue de las mercancías de importación, pero las recibe al costado de la nave, sujeto a lo estipulado en el Artículo 97 de este mismo Reglamento.

Artículo 96.—Es obligación del armador procurar que la carga destinada al puerto se encuentre distribuida de manera equilibrada por escotillas para mejorar la productividad de la operación de descargue.

Artículo 97.—El armador o su representante debe enviar previamente por escrito al Prestatario del Servicio de carga, la lista de la carga de importación, indicando: embarcador, consignatario, puerto de origen y destino, Nave y N° de viaje, cantidad, descripción de la carga, peso, marcas, código IMO, N° del conocimiento de embarque, nombre de la agencia aduanal y cualquier información adicional que consideren pertinente. En el caso de carga en contenedores se debe indicar incluir además, el N° del contenedor, la longitud y su tipo, los números de los precintos de la naviera; si el importador ha colocado un precinto propio, este número también debe ser incluido.

Las observaciones relacionadas con el estado de los bultos y de los contenedores así como faltantes y sobrantes deben ser debidamente en el estado de hechos. Estas observaciones deben ser firmadas por el representante del agente del armador y por la tarja del Prestatario del Servicio de carga que controla el recibo. En caso de que el representante del agente del armador no se presente en el momento de la confrontación de las mercaderías recibidas, las anotaciones hechas por el representante del Prestatario del Servicio de carga se consideran exactas.

Artículo 98.—En el recibo de la carga del buque por parte del Prestatario del Servicio de carga, éste no es responsable por el contenido ni por vicios ocultos o daños que la mercancía haya sufrido. Tampoco responderá por averías o pérdidas debido a fuerza mayor o caso fortuito.

Artículo 99.—El Prestatario del Servicio de carga tendrá los mismos derechos y protección que los barcos portadores en relación con el conocimiento de embarque.

Artículo 100.—Se considera que en la carga de importación constituyen consignación única, todos los bultos que figuran en el mismo conocimiento de embarque, aún cuando sean de diferentes marcas, tipo, contenido peso y tamaño.

En el caso que un importador requiera la segregación de las mercancías de importación amparadas por un mismo conocimiento de embarque, debe cancelar los costos que implique realizar esta labor conforme a las tarifas existentes.

CAPÍTULO XIV

Mercancías de exportación

Artículo 101.—El armador o su representante, debe enviar previamente por escrito al Prestatario del Servicio de carga la lista de la carga de exportación indicando: embarcador, consignatario, puerto de destino, Nave y N° de viaje, cantidad, descripción de la carga, peso, marcas, código IMO, N° del conocimiento embarque, nombre de la agencia aduanal y cualquier información adicional que considere pertinente. En el caso de carga en contenedores se debe incluir además, el N° del contenedor, si es condición FCL o LCL, la longitud y su tipo, los números de los precintos de la naviera; si el embarcador ha colocado un precinto propio, este número también debe ser incluido.

Esta lista es indispensable para la entrega de la carga a la nave por parte del concesionario.

Artículo 102.—Una vez terminadas las operaciones de embarque, el armador o su agente, deben entregar al Prestatario del Servicio de carga, una copia de cada conocimiento de embarque emitido y una copia del manifiesto. En el remisorio se debe indicar si hay modificaciones o correcciones a la información suministrada inicialmente.

Artículo 103.—Una nave que llegue en lastre al puerto para tomar exclusivamente carga de exportación, podrá atracar siempre y cuando por lo menos el 50% de su carga se encuentre dentro del terminal y que la llegada de la carga faltante garantice la continuidad y ritmo de las operaciones de cargue hasta su finalización, de no ser así, el Prestatario del Servicio de carga puede disponer el retiro de la nave del muelle por cuenta del armador.

Artículo 104.—Cuando se vayan a cargar mercancías entregadas por el embarcador directamente en el muelle, el armador o su agente deben coordinar el atraque y la llegada de carga al puerto con el Prestatario del Servicio de carga. Debe impedirse la pérdida de tiempo en el embarque, en caso contrario se aplicarán los artículos de este Reglamento que se refieren al rendimiento en las operaciones.

Artículo 105.—Una vez atracada la nave, solamente se recibirán del embarcador las mercancías que completen los lotes que ya se encuentran en la terminal. Se entiende que un lote está constituido por aquellas mercancías con iguales marcas, destinos y que figuren en una misma póliza o conocimiento de embarque.

Artículo 106.—El transportador con carga de exportación, se debe ajustar estrictamente a las políticas de seguridad del Prestatario del Servicio, en relación con el lugar de acceso, turno de ingreso, circulación dentro del terminal y lugar de entrega y descargue.

Artículo 107.—La entrega y cargue de cargas de exportación a una nave diferente a la indicada inicialmente, debe ser autorizada por escrito por el armador a cuya nave estaba consignada la carga originalmente. Los gastos que se originen por concepto de movilizaciones y reacomodos en la terminal, serán por cuenta del armador que cede la carga. Los gastos por entrega, transferencia, cargue y estiba serán por cuenta del armador que recibe.

Artículo 108.—La mercancía de exportación que no sea embarcada, generará cobro de almacenaje veinticuatro horas después del término de operaciones de la nave. Este cobro se aplicará al armador o a su representante.

CAPÍTULO XV

Mercancías en tránsito

Artículo 109.—Se considera carga en tránsito la siguiente:

- Quando ingrese al terminal de Caldera por vía marítima, permanezca en él y sea embarcada nuevamente en un buque diferente.
- Quando ingrese a territorio nacional por las fronteras terrestres o por otros puertos del país y se embarque por el terminal de Caldera.
- Quando ingrese al terminal de Caldera por vía marítima y salga del territorio nacional por cualquier otro lugar.

Artículo 110.—Todos los casos de mercancías en tránsito requieren autorización previa del Prestatario del Servicio de carga y el cumplimiento de las normas aduaneras que regulan esta actividad.

Artículo 111.—El Prestatario del Servicio de carga es responsable por la seguridad de las mercancías en tránsito durante su permanencia en la terminal.

Artículo 112.—Todos los cargos tarifarios que origine el servicio a mercancías en tránsito, se aplicarán al armador o su agente y al corredor aduanero cuando corresponda. Esta situación debe quedar definida al momento de solicitar el servicio.

CAPÍTULO XVI

Transporte y manipulación de carga peligrosa

Artículo 113.—El término de carga peligrosa se aplica a aquellas mercancías clasificadas como tales por el IMCO (OCMI) (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental).

Artículo 114.—Los buques en puerto esperando turno para atraque o efectuando operaciones de embarque o desembarque de carga peligrosa o que esté a bordo con destino a otros puertos, deben desplegar las señales establecidas en los Reglamentos internacionales, tanto de día como de noche.

Artículo 115.—En caso de importación de explosivos, además de aparecer consignados en el manifiesto, deben ser objeto de una carta especial del armador o su agente al concesionario, a la autoridad concedente y a la autoridad marítima 48 horas antes del arribo de la nave con información sobre la clase de explosivo, número de bultos lugar de estiba, destino y los datos completos del consignatario, su representante y persona de contacto.

En caso de incumplimiento, el Prestatario del Servicio de carga podrá disponer el retiro de la nave a la zona de seguridad establecida por la autoridad marítima. Los costos que se generen serán por cuenta del armador o su representante.

Artículo 116.—Toda carga explosiva debe ser retirada directamente del costado de la nave y sacada de inmediato del recinto portuario pues no puede permanecer dentro del mismo y por tanto, el consignatario o su representante, es responsable por llenar todos los requisitos aduaneros y portuarios con anterioridad a esta operación. Cuando se trate de dinamita, en el mismo vehículo no se podrán cargar las candelas y fulminantes.

Las cargas peligrosas, excepto las explosivas, venenosas, biológicas y las radiactivas, podrán permanecer dentro del recinto portuario hasta 48 horas después de su descargue. El Prestatario del Servicio de carga las colocará debidamente segregadas en lugar especial dentro de la terminal.

Artículo 117.—Está prohibido fumar o manipular equipos o herramientas que puedan originar chispas o calor, en todos los sitios donde se manipulan y/o almacenan mercancías inflamables o potencialmente explosivas, sean envasadas o a granel. También queda prohibido fumar en las bodegas, talleres y espacios cerrados dentro del terminal en donde no exista autorización expresa para hacerlo.

El personal de vigilancia está autorizado para retirar del terminal a la persona o personas que se resistan o se nieguen a cumplir esta disposición.

Artículo 118.—El Capitán, el armador o su representante de la nave descargando o cargando inflamables o explosivos, debe tomar todas las precauciones y medidas necesarias para evitar que sus equipos, máquinas, herramientas, tripulación, etc. generen chispas y o calor que activen las propiedades de las mercancías que se están descargando o cargando.

Artículo 119.—Toda nave que transporte productos inflamables o explosivos, deben contar con equipos fijos y portátiles contra incendio en buenas condiciones de uso y apropiados para el tipo de carga que transporta.

Artículo 120.—Durante las operaciones de cargue o descargue de explosivos y productos inflamables, se deben colocar en el sitio y en las escaleras de acceso, letreros indicativos de peligro y las prohibiciones pertinentes.

Artículo 121.—Toda carga clasificada como peligrosa debe tener colocado en parte visible el rótulo que especifique la clasificación IMCO para que el Prestatario del Servicio de carga pueda tomar las medidas de almacenaje y segregación que sean necesarias. La responsabilidad por la rotulación de la carga es del armador o su representante.

CAPÍTULO XVII

Descargue y cargue de líquidos inflamables

Artículo 122.—Además de las disposiciones que se indican en el apartado anterior, durante las operaciones de descargue o cargue de graneles líquidos inflamables y con potencial de contaminación, se deben adoptar las siguientes medidas:

- La nave debe tener activa para uso inmediato al menos una de sus bombas contra incendio y las mangueras lanzadas en cubierta. El resto del equipo preparado para actuar en caso de incendio. Antes de iniciar la operación, se hará una prueba del sistema.
- Remolcadores, lanchas, automotores accionados y equipos de manipulación de carga accionados por motores de combustión interna o electricidad no se pueden acercar a una nave que se encuentre cargando o descargando líquidos inflamables. Si es necesario se debe suspender la operación hasta que se retiren.

Artículo 123.—Para los efectos de este Reglamento, se considera como buque con carga inflamable el que tenga un compartimiento o tanque vacío y sin limpiar y en el cual se han transportado inflamables.

Artículo 124.—El personal de guardia de la nave debe revisar por lo menos una vez durante su turno las amarras. Tanto en proa como en popa deberán tenerse cabos listos para pasar a remolcadores para retiro del muelle.

Artículo 125.—Antes de iniciar la operación de descarga o carga por tuberías y mangueras se debe hacer una prueba con un taco de agua para verificar que no existen fugas. Hecho lo anterior, se podrá iniciar la operación. Las mangueras y tuberías tienen que estar en buen estado y debidamente colocadas y con sus uniones y acoples en perfecto estado.

Artículo 126.—El trasiego de líquidos inflamables a camiones tanque se permitirá únicamente cuando el punto de inflamación del producto sea superior a los sesenta y un grados centígrados.

Artículo 127.—En caso de incendio en un buque, éste debe abandonar el muelle con o sin ayuda de remolcadores.

TÍTULO VI

Recepción, entrega y almacenamiento de carga

CAPÍTULO XVIII

Recepción de carga de exportación

Artículo 128.—En términos generales la carga de exportación deberá estar entregada al Prestatario del Servicio de carga doce horas antes del arribo anunciado de la nave, en el caso de cargas con destino a los Estados Unidos, ésta deberá estar en el puerto veinticuatro horas antes del arribo anunciado de la nave.

Artículo 129.—La carga se recibirá al momento de su arribo a la terminal, preferiblemente entre las 08:00 y las 18:00 horas todos los días. En caso necesario y previa coordinación con el Prestatario del Servicio, se recibirá en horas de la noche con las tarifas normales.

Artículo 130.—Para que la carga sea recibida por el concesionario se deben llenar los siguientes requisitos:

- Debe figurar en la lista de carga de la nave
- Presentar la póliza aduanera de la cual se entregará copia al concesionario y donde consten los permisos, el pago de impuestos y la autorización de la aduana para exportar.
- Entregar al Prestatario del Servicio de carga la solicitud de servicios de almacenamiento, transferencia y los demás que sean necesarios para efectuar el embarque. Normalmente, el almacenaje es por cuenta del exportador y los demás servicios por cuenta del armador, cuando esto no sea así, por razón de las condiciones comerciales pactadas por el exportador con su cliente y o con la naviera, debe quedar claramente señalado en la solicitud de servicios.

CAPÍTULO XIX

Entrega de carga de importación

Artículo 131.—Todo usuario para retirar carga del terminal marítimo debe presentar al concesionario la solicitud de servicios anexando los siguientes documentos:

- La póliza aduanera que autoriza fiscalmente la importación o la guía de traslado a almacén general de depósito.
- La autorización del consignatario
- La liberación de fletes expedida por el naviero cuando corresponda.
- Los comprobantes de pago al Prestatario del Servicio de carga en donde conste la cancelación de los servicios prestados.
- Otros permisos que requieran cargas especiales por sus dimensiones o características.

Artículo 132.—La carga de importación se entregará durante las veinticuatro horas del día, previa coordinación con el Prestatario del Servicio de Carga.

Artículo 133.—Toda partida o consignación que se comienza a retirar de bodegas o patios se debe hacer ininterrumpidamente hasta finalizar y por lo tanto, no se permiten retiros parciales.

Artículo 134.—Cuando una mercadería sobrepase el plazo de almacenamiento, establecido en el Artículo 137 del CAUCA y no se haya desalmacenado, redestinado a un almacén fiscal o sujeto a cualquier otra destinación aduanera, la misma causará abandono a favor del FISCO, pudiendo la aduana disponer de esa mercadería de conformidad con lo establecido en dicho código.

Artículo 135.—El Prestatario del Servicio de carga entregará al porteador las mercancías debidamente chequeadas y con anotación sobre su condición. Con este acto finaliza la responsabilidad del Prestatario del Servicio de carga en relación con la carga.

CAPÍTULO XX

Plazos libres de cargo tarifario de almacenamiento

Artículo 136.—Las mercancías recibidas en los patios y bodegas de la terminal tendrán cinco días naturales (calendario) libres del pago de almacenaje contados a partir de la fecha de recepción.

Artículo 137.—Cuando el ingreso o recepción indicados en el artículo anterior se extiende por mas de un día para una sola partida en razón de su cantidad, se computará el plazo libre del cargo de almacenamiento conforme al volumen diario que ingrese al puerto o se reciba en bodegas o patios, con corte a las 24:00 horas del día correspondiente.

TÍTULO VII

Regulaciones en la terminal de contenedores

CAPÍTULO XXI

Disposiciones generales

Artículo 138.—Se define como terminal de contenedores los patios Nos. 1 y 2 y los que se adicionen en el futuro; además, los puestos de atraque 1, 2 y 3, conforme con la prioridad indicada en el artículo 59 de este Reglamento.

Artículo 139.—Para todo lo que no esté específicamente contemplado en este capítulo, son aplicables las demás disposiciones de este Reglamento.

Artículo 140.—Las naves portacontenedores tendrán prioridad en el uso del puesto de atraque de la terminal, según la prioridad establecida en este Reglamento.

Artículo 141.—El anuncio y confirmación de arribo de la nave se debe ajustar a lo dispuesto en la regla respectiva de este Reglamento.

Artículo 142.—El armador o su agente deben entregar el programa de descargue y cargue al Prestatario del Servicio de carga con veinticuatro horas de anticipación a la llegada de la nave.

Artículo 143.—Con el aviso de arribo, el armador o su agente deben entregar tres copias de la lista de contenedores a descargar indicando en cada caso si es condición FCL o LCL, el listado debe incluir el N° del contenedor, el N° del (los) Precinto (s), tamaño y clase de contenedor y su peso. Cuando se trate de contenedores RF llenos, se debe indicar si contienen carga refrigerada o seca.

Artículo 144.—Para la entrega de cada contenedor de importación, el Prestatario del Servicio de carga lo hará de acuerdo al listado oficial que publica la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda en el sistema TICA.

Artículo 145.—Todo contenedor que entre o salga del puerto en cualquier condición debe ser inspeccionado en el portón de acceso así:

a) Contenedores llenos de importación.

- Que el contenedor que se retira corresponda a la autorización expedida por el armador.
- El estado de los sellos y precintos.
- No deben portar etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMCO (OCMI: Organización Consultiva Marítima Internacional), si la carga contenida no se ajusta con ese tipo de mercancía.

b) Contenedores llenos de exportación.

- Que el contenedor corresponda al listado entregado por el armador
- El estado de los sellos y precintos.
- No deben portar etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMCO (OCMI: Organización Consultiva Marítima Internacional), si la carga contenida no se ajusta con ese tipo de mercancía.

c) Contenedores vacíos al ingreso o retiro.

- No podrán salir o entrar precintados, su colocación sobre la plataforma que lo transporta debe permitir la apertura de las puertas para verificar que efectivamente está completamente vacío.
- Los contenedores que ingresen vacíos, no deben portar etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMCO (OCMI: Organización Consultiva Marítima Internacional) como si estuvieran llenos.

Artículo 146.—La mercancía de importación en contenedores LCL será desembalada y entregada a la bodega durante la operación del buque, previa entrega por parte del armador de tres copias de la lista de empaque para confrontar contra la carga desembalada. El desembalaje, la movilización del contenedor vacío al patio designado y su permanencia dentro del terminal son por cuenta del armador.

Artículo 147.—Todo contenedor debe tener impresa en partes visibles su carga máxima permisible y su tara. El peso de la carga más la tara no debe exceder el peso permitido para transitar por las vías. El Prestatario del Servicio de carga no asume responsabilidad por sanciones que apliquen las autoridades viales nacionales o extranjeras por violación a los límites de carga establecidos.

Artículo 148.—Los daños que puedan sufrir los equipos del Prestatario del Servicio de carga o de la nave por sobrepeso son responsabilidad del armador.

Por seguridad a personas, equipos y mercancías, no serán embarcados aquellos contenedores que se identifiquen con un peso mayor a la capacidad máxima permitida por tipo de contenedor. Asimismo, el Prestatario del Servicio de carga no será responsable de las repercusiones de esta decisión, las mismas correrán por cuenta del exportador o embarcador.

Artículo 149.—La mercancía descargada de un contenedor LCL a bodega, gozará del plazo libre de cargo tarifario por almacenaje establecido en el Reglamento.

Artículo 150.—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 calendario a partir del día de descarga o de ingreso al terminal.
- b) Para contenedores vacíos que hayan sido desembalados en el terminal, cinco días calendario a partir de la desconsolidación.
- c) Para los demás contenedores vacíos de importación o exportación, cinco días calendario a partir del descargue o de su ingreso al terminal.

Transcurridos estos plazos, se aplicarán al armador o a su agente las tarifas de almacenaje aprobadas.

Artículo 151.—Los contenedores que contengan carga clasificada como peligrosa por IMCO deben estar rotulados con las etiquetas correspondientes. Esta responsabilidad es del armador o su representante.

TÍTULO VIII

Ingreso y permanencia en el complejo portuario

CAPÍTULO XXII

Disposiciones generales

Artículo 152.—El control de ingreso, salida y permanencia de personas y vehículos dentro del complejo portuario y el control de entrada y salida de carga, será responsabilidad del Prestatario del Servicio y se regirá por este Reglamento y los respectivos procedimientos de seguridad.

La Unidad responsable de la vigilancia portuaria velará por el cumplimiento de estas normas.

Artículo 153.—El Complejo portuario se define como el espacio que ocupan las instalaciones administrativas y el recinto o área portuaria debidamente demarcada.

Artículo 154.—La rada es en esencia la zona de maniobra para las naves que serán atendidas por el Prestatario del Servicio y debe permanecer libre de embarcaciones por razones de seguridad.

Artículo 155.—Es prohibida la navegación en la rada para toda embarcación de recreo o propiedad de particulares, sea de motor o vela sin la autorización de la autoridad competente.

Artículo 156.—Únicamente se permitirá el ingreso y permanencia dentro del recinto o área portuaria a las siguientes personas:

- a) Empleados del Prestatario del Servicio debidamente identificados y que por razón de su trabajo requieran ingresar al área portuaria.
- b) Empleados del Prestatario del Servicio que por razón de sus funciones deban ingresar para atender turnos de trabajo.
- c) Personal contratado por el Prestatario del Servicio debidamente identificado y que por razón de sus labores deben ingresar y permanecer dentro del área portuaria.
- d) Personas autorizadas por el Gerente General del Prestatario del Servicio o la unidad responsable de la vigilancia portuaria. Esta autorización se dará por escrito previa solicitud del interesado.
- e) Funcionarios del INCOP informando a la unidad responsable de la vigilancia portuaria.

Una vez concluida la gestión que cada persona deba realizar, debe abandonar el área portuaria por el mismo lugar por el que hizo su ingreso.

Artículo 157.—Es prohibido el ingreso de vehículos particulares al área portuaria, salvo autorización expresa del gerente general del Prestatario del Servicio o la unidad responsable de la vigilancia portuaria. No obstante, se permitirá el libre tránsito al resto del complejo portuario en horario de oficina, respetando las políticas de seguridad establecidas.

Artículo 158.—Los vehículos para transporte de carga se ajustarán a lo dispuesto en los artículos del 173 al 187 de este Reglamento.

Artículo 159.—Es prohibido fumar en las bodegas y sitios donde se almacena y manipula carga, se deben atender los avisos de precaución que se instalen.

Artículo 160.—Es prohibido el ingreso al área portuaria con armas de fuego, contundentes o cortopunzantes.

El incumplimiento de esta disposición y del artículo 159 causará una llamada de atención por la primera vez y en caso de reincidencia, la prohibición de ingreso.

CAPÍTULO XXIII

Ingreso de personas

Artículo 161.—El ingreso de personas al recinto o área portuaria se hará únicamente por la puerta destinada a tal fin donde se verificarán la identidad de la persona y la autorización de ingreso. No obstante, se permitirá el libre acceso al resto del complejo portuario en horario de oficina, respetando las normas de seguridad establecidas y observando un buen comportamiento y vestimenta adecuada conforme a las normas morales de la sociedad.

Artículo 162.—Todas las personas que ingresen con excepción de los empleados del Prestatario del Servicio con funciones en el área portuaria y conforme al artículo 156 de este Reglamento, deberán anotar el motivo de su visita al recinto, firmar el registro al ingreso y a la salida y respetar las políticas de ingreso establecidas por el Prestatario del Servicio.

Artículo 163.—Toda persona vinculada al quehacer portuario y conforme con el artículo 156 de este Reglamento, debe proveerse de un pase para poder ingresar al recinto portuario. Existen tres tipos de pases:

- a) Permanentes.
- b) Temporales.
- c) Para visitantes.

Artículo 164.—Se otorgarán pases permanentes al Presidente Ejecutivo, Gerente General, Auditor, Directivos y aquellos funcionarios de INCOP, cuya autorización fuera solicitada por el Gerente General. Además, a los empleados del Prestatario del Servicio con funciones dentro del recinto portuario y a los ejecutivos de los usuarios autorizados, previa solicitud por escrito.

Artículo 165.—Los pases temporales se otorgan a los ocasionales y a los empleados de los usuarios que deban realizar constantemente labores en el recinto. Los pases indicarán su vigencia.

Artículo 166.—Las personas que ingresen en calidad de visitantes, recibirán un pase de visitante de la unidad responsable de la vigilancia portuaria y deben cumplir con lo estipulado en el artículo 162 de este Reglamento.

Artículo 167.—Todos los pases con excepción del de visitantes deben llevar una fotografía reciente de la persona a quien se expide el pase y el N° de su documento de identidad para facilitar la identificación en la puerta de acceso. Cada pase tendrá un número asignado por la unidad responsable de la vigilancia portuaria.

Artículo 168.—Toda persona al ingresar al recinto portuario, deberá exhibir en lugar visible, tanto el pase como el carné de identificación de la empresa en la que labora y atender los avisos de precaución o peligro.

Artículo 169.—Cuando una persona pierda su pase de acceso, debe informarlo a la unidad responsable de la vigilancia portuaria, para la expedición de una nueva tarjeta previo pago del valor de expedición.

Artículo 170.—La unidad responsable de la vigilancia portuaria llevará el control y registro de los pases otorgados. Los pases permanentes y temporales requieren la autorización del Gerente General del Prestatario del Servicio, los demás por la unidad responsable de la vigilancia portuaria.

Artículo 171.—El pase otorgado a una persona no autoriza el ingreso de su vehículo particular.

Artículo 172.—Los pases permanentes y los temporales son intransferibles.

CAPÍTULO XXIV

Control de ingreso y salida de equipos del ferrocarril

Artículo 173.—El ferrocarril podrá operar dentro del recinto portuario con la autorización del Prestatario del Servicio de carga y cumpliendo con todas las políticas de seguridad.

Artículo 174.—Por ningún motivo se permitirá la permanencia de vagones o plataformas vacías en las vías del ferrocarril dentro del recinto portuario. Inmediatamente terminada la operación de cargue o descargue, deben ser retirados.

Artículo 175.—Los trenes al transitar dentro del recinto portuario lo harán a la mínima velocidad posible y aplicando las normas de seguridad correspondientes a su desplazamiento en espacios reducidos. Se deben usar señales de sonido y luz según corresponda para indicar que el tren está en marcha.

Artículo 176.—Está terminantemente prohibido lanzar desechos o basuras desde las plataformas y vagones en el área portuaria. La limpieza de este equipo se debe hacer fuera del terminal.

Artículo 177.—Los vagones deben ser debidamente cerrados y marchados en la bodega donde toman carga. En la puerta de salida se verificarán los documentos y el estado de los precintos colocados a los vagones y contenedores.

CAPÍTULO XXV

Control de otros vehículos para transporte de carga

Artículo 178.—Los vehículos de carretera para ingresar al recinto portuario a dejar o tomar carga, deben cumplir las siguientes disposiciones:

- 1) Portar la solicitud del usuario para retirar mercancías de importación o descargar mercancías de exportación.
- 2) Estar en buenas condiciones mecánicas.
- 3) Permitir la inspección del vehículo y de la documentación para confrontar la información contenida en la solicitud.
- 4) Cumplir con los requisitos de seguridad.

Artículo 179.—Al ingresar, el conductor entregará la licencia de conducir y los cargadores su cedula de identidad al personal de seguridad en la puerta de acceso al recinto portuario. El personal de seguridad en el registro de ingreso de vehículos anotará la placa del vehículo, el nombre del conductor, la hora de ingreso y la zona del recinto portuario a que se dirige. El conductor y los cargadores deben firmar el registro.

Artículo 180.—Los vehículos ingresarán a tomar o dejar carga según la programación del Prestatario del Servicio de carga. Tan pronto concluyan su labor, deben salir del recinto portuario.

Artículo 181.—Todo vehículo que ingrese al recinto portuario para retirar mercancías debe estar totalmente vacío. De no ser así, aún cuando porte los permisos del caso, el personal de seguridad impedirá su ingreso.

Artículo 182.—Los vehículos que ingresan carga de exportación no podrán ingresar ninguna mercadería diferente a la amparada por los documentos de exportación. De existir alguna discrepancia, el personal de seguridad impedirá su ingreso.

Artículo 183.—Al salir del recinto portuario, el conductor del vehículo debe entregar al personal de seguridad en la puerta de salida, el original de la autorización de salida de carga firmada por el bodeguero donde conste la clase de carga, marcas, cantidad de bultos, peso, N° de B L y N° de la boleta de salida. En el caso de los contenedores, el N° del contenedor y los N° de los precintos.

El personal de seguridad debe confrontar el contenido de la autorización con la carga en el vehículo. Si hay alguna diferencia, detendrá el vehículo e informará de este hecho al superior inmediato y al jefe de bodegas quienes a su vez, deben informar al responsable de operaciones.

La unidad responsable de seguridad investigará cada caso y hará un reporte para el gerente general.

Artículo 184.—Los vigilantes en las puertas de salida tienen la obligación de revisar sin excepción todo vehículo de carga y automóviles que salgan del recinto portuario, principalmente en la cabina, cajuelas y aquellos espacios en donde se puedan ocultar mercaderías u objetos sustraídos del puerto. En igual forma, se debe proceder con los vehículos que ingresan al recinto portuario para impedir la introducción de sustancias prohibidas, armas y objetos no autorizados.

Artículo 185.—Los camiones cisterna que operan con carga peligrosa deben cumplir los requisitos establecidos en este Reglamento para el manejo de esta clase de carga y contar con la autorización de la autoridad competente para el transporte de estos productos.

Artículo 186.—Al ingresar al recinto portuario, todo vehículo debe declarar al vigilante, la portación de herramientas o equipos del vehículo y la operación que deba realizar, de manera que a la salida no sean confundidas con carga portuaria.

Artículo 187.—La salida de equipos o herramientas propiedad del Prestatario del Servicio requiere de la autorización escrita del jefe de la dependencia responsable por su custodia. La autorización se debe enviar previamente a la unidad responsable de la seguridad para que instruya a los vigilantes. La autorización debe ser retenida y archivada en esa unidad.

Artículo 188.—Cuando se sorprenda la sustracción de mercancías de la nave o de equipos, herramientas, materiales propiedad del Prestatario del Servicio, el vigilante procederá a detener al vehículo o persona y dar parte de inmediato a su superior quien documentará el caso y pondrá al retenido a disposición de las autoridades de policía.

CAPÍTULO XXVI

Permanencia de vehículos para transporte de carga dentro del recinto portuario

Artículo 189.—Los conductores y el consignatario que contrató el transporte o su representante, serán responsables solidariamente por cualquier daño que ocasionen a los equipos e instalaciones del Prestatario del Servicio, así como en el caso de accidentes con respecto a terceros.

Artículo 190.—El Prestatario del Servicio podrá negar el permiso de ingreso al recinto portuario a las personas que hayan cometido faltas graves y de las cuales se hayan derivado perjuicios en su contra.

Artículo 191.—Los conductores de vehículos dentro del recinto portuario están obligados a:

- a) Circular por las vías señaladas.
- b) Respetar el límite de velocidad establecido (20 Kilómetro por hora)
- c) Estacionar únicamente en los lugares indicados para tal fin.
- d) Abstenerse de hacer reparaciones, lavar los vehículos y arrojar basuras o residuos.
- e) En caso de avería, retirar de inmediato el vehículo de la zona portuaria.
- f) Permanecer cerca de sus vehículos y abstenerse de deambular por el recinto portuario.
- g) Respetar todas las disposiciones de este Título VIII.

TÍTULO IX

Servicios que brinda el prestatario del servicio de carga

CAPÍTULO XXVII

Definición y descripción de los servicios

Artículo 192.—El Prestatario del Servicio de carga es responsable por la administración de la infraestructura y de las instalaciones y por la prestación de todos los servicios a las naves y a la carga, con excepción del Pilotaje, el Remolcaje, servicio de lancha y ayudas a la navegación.

Artículo 193.—El Prestatario del Servicio de carga debe prestar los siguientes servicios:

- a) Servicio de estadía
- b) Servicio de amarre y desamarre
- c) Servicio de limpieza del muelle
- d) Servicios de carga y descarga de naves
- e) Servicio de muellaje
- f) Servicio de transferencia de mercadería
- g) Servicio de almacenaje
- h) Servicio de recepción y despacho en bodegas y patios
- i) Servicio a contenedores refrigerados
- j) Servicio de transferencia de contenedores en patios
- k) Servicio de movimiento de contenedores en patios
- l) Servicio de reestiba de carga a bordo o vía muelle.
- m) Servicio de reembalaje y rotulación
- n) Servicio de ingreso de vehículos a la zona portuaria
- o) Servicio de báscula
- p) Servicio de consolidación y desconsolidación de contenedores
- q) Servicio de atención a naves de pasajeros
- r) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros
- s) Servicio de suministro de agua potable.
- t) Servicio de alquiler de equipos y maquinaria
- u) Servicio de maquinaria abordo

CAPÍTULO XXVIII

Servicios a las naves

Artículo 194.—**Servicio de estadía:** Corresponde a la ocupación del muelle por parte de las embarcaciones atracadas desde que se asegura la primera línea de amarre al atracar, hasta que se larga la última línea de amarre al zarpe. Su tarifa es por metro de eslora/hora o fracción.

Artículo 195.—**Servicio de amarre y desamarre:** El servicio consiste en la realización de las labores necesarias para amarrar la nave al atraque y desamarrarla al zarpe, incluye el uso de los elementos de amarre que la nave requiera y su ajuste a los cambios de marea. La cuadrilla de amarre seguirá las instrucciones del piloto práctico para lo cual contará con equipos de comunicación adecuados en las frecuencias correspondientes. Su tarifa es por TRB.

Artículo 196.—**Servicio de limpieza de muelle:** Consiste en la limpieza del muelle ocupado por las naves. Este servicio será prestado por el Prestatario del Servicio de carga en todos los puestos de atraque con el personal contratado para el aseo. Su tarifa es por TM embarcada y/o desembarcada.

Artículo 197.—**Servicio de carga o descarga:** consiste en la manipulación de la carga desde o hasta la bodega de la nave para ser depositada en el piso del muelle o viceversa, utilizando para ello los winches, las grúas y aparejos de la nave. Incluye la apertura y cierre de escotillas, la preparación de los aparejos de la nave y el uso del utillaje que sea necesario para la carga y descarga de las mercaderías.

La apertura o cierre de escotillas en buques portacontenedores se considerará como movimiento de carga o descarga de un contenedor lleno. Las mercaderías que se movilicen en bahía, pagarán una tasa por tonelada métrica por el no uso de las instalaciones portuarias. El Prestatario del Servicio de carga asignará el personal que sea necesario a bordo y en el muelle según el tipo de nave y la clase de carga. Se exceptúa el descargue de los barcos atuneros que es efectuado con su personal.

Normalmente los gastos de carga y/o descarga de las naves de servicio regular deberán ser cargados al armador. En el caso de los buques charter estos se asignarán al consignatario o al embarcador, en este caso si así lo acepta en su solicitud de servicio. En otros casos en que las condiciones de fletamento estipulen que los gastos de la carga y descarga corren por cuenta de personas diferentes al armador, la agencia naviera deberá informar al Prestatario del Servicio de la carga esta situación para efectos de facturación y cancelación del servicio según las tarifas establecidas.

Las tarifas para la carga y descarga de mercancías estarán definidas bajo la siguiente modalidad:

- a) Carga general, vehículos, graneles, atún y hierro por TM
- b) Contenedores llenos o vacíos por movimiento por contenedor
- c) Banano por caja

Las tarifas para hierro y vehículos incluye la transferencia.

En el caso de los graneles, el embarcador o el consignatario deben suministrar y costear la operación de los equipos mecánicos para el manejo de ese tipo de carga.

Artículo 198.—**Servicio de maquinaria a bordo:** Cuando se manipulen en las bodegas de la nave mercancías preeslingadas, paletizadas o que por su peso o por las características de la bodega, deban ser manipuladas con equipos mecánicos, el Prestatario del Servicio de carga dispondrá la colocación a bordo de montacargas hasta de cinco toneladas de capacidad que se llevará a bordo con los elementos de izaje de la nave. Este servicio es con cargo a la nave y se cobrará por hora o fracción por equipo a las tarifas establecidas para alquiler de equipos.

CAPÍTULO XXIX

Servicios básicos a la carga

Artículo 199.—**Servicio de Transferencia:** Consiste en la transferencia mecánica de las mercaderías desde el muelle al pie del gancho hasta el sitio de estiba en bodegas y patios o viceversa.

El Prestatario del Servicio de la carga asignará el equipo de transferencia que se requiera para atender la nave según las características de la carga buscando la máxima eficiencia y productividad en las operaciones de cargue y descargue. La tarifa es por TM excepto en el caso de los contenedores que es por movimiento.

El cobro se hará al armador, al consignatario o al embarcador según las condiciones del contrato de transporte. Situación que se debe informar al momento de presentar la solicitud de servicios.

Artículo 200.—**Servicio de muellaje:** Consiste en la utilización que hace la mercadería de las instalaciones portuarias en su tránsito de o hacia la nave. La unidad de tarificación es por TM, excepto en el caso de contenedores vacíos que será por unidad.

Artículo 201.—**Servicio de almacenaje:** Consiste en la asignación de espacios en bodegas y patios para depositar las mercaderías de importación mientras son retiradas de la terminal en el caso de la importación, o son entregadas para cargue en el caso de la exportación. La permanencia sin costo en los depósitos del puerto es de cinco días calendario. La tarifa diaria para la carga es por TM, para los contenedores vacíos por contenedor y para las tolvas por tolva. Las cargas peligrosas tendrán una tarifa especial.

CAPÍTULO XXX

Servicios complementarios

Artículo 202.—**Servicio de reestiba de carga a bordo o vía muelle:** Es la movilización de mercaderías de otros puertos que deba efectuarse para dar salida a la carga con destino local. La unidad de tarificación es por TM movilizadora, excepto los contenedores que se cobrarán por movimiento. Las reestibas de contenedores se cobrarán como un movimiento de carga y descarga si la reestiba es a bordo del buque y como doble movimiento si es a través del muelle.

Artículo 203.—**Servicio de reembalaje y rotulación:** Consiste en reembalar y rotular la carga que se reciba de las naves o de los medios de transporte terrestre mal paletizada o con daños en el empaque. La tarifa es por hora hombre o fracción y es a cargo del dueño de la carga cuando lo solicite.

Artículo 204.—**Servicio de alquiler de equipos y maquinaria:** Consiste en el suministro de equipos operativos a un usuario, por solicitud del mismo. La tarifa es por tipo de equipo por hora y con base en su capacidad.

Artículo 205.—**Servicio a contenedores refrigerados:** Consiste en la conexión, desconexión, vigilancia, monitoreo y suministro de energía eléctrica desde su recibo en la terminal hasta su entrega para exportación o retiro de la terminal. La tarifa es por hora de conexión por contenedor.

Artículo 206.—**Suministro de agua potable:** Consiste en el suministro de agua potable a las naves atracadas que lo soliciten. La tarifa es por TM.

Artículo 207.—**Servicio de recepción y despacho de carga en bodegas y patios:** Consiste en la carga recibida o despachada en las bodegas o patios del Prestatario del Servicio de carga. La tarifa para la carga general es por TM y para los contenedores por unidad.

Artículo 208.—**Servicio de transferencias de contenedores en patios:** Consiste en la movilización de los contenedores por medios mecánicos de la zona de apilamiento en patios a la zona de revisión y viceversa o de la zona de apilamiento en patios a la zona de consolidación/desconsolidación y viceversa, también se considera este servicio para el traslado de un contenedor de un patio a otro por medios mecánicos. Su tarifa es por movimiento por contenedor.

Artículo 209.—**Servicio de movimiento de contenedores en patios o muelle:** Es el servicio que se brinda a solicitud del usuario para realizar movimientos de contenedores en la estiba o de la posición de estiba al piso del patio. El movimiento de un contenedor para su despacho directo será considerado un movimiento de contenedor en muelle. Se contarán como movimientos adicionales cada uno de los movimientos o reestibas de cada contenedor que deba movilizarse para dar cumplimiento a la solicitud. La tarifa es por contenedor.

Artículo 210.—**Servicio de ingreso de vehículos al recinto portuario:** Consiste en las actividades administrativas y operativas del Prestatario del Servicio de carga para controlar el ingreso de vehículos al recinto portuario. La tarifa es por cada ingreso que haga el vehículo.

Artículo 211.—**Servicio de báscula:** Consiste en pesar los vehículos de carga cuando entran al recinto portuario o cuando salen del mismo. Incluye la emisión del ticket de peso. La tarifa es por vehículo por ciclo de entrada y salida.

Artículo 212.—**Servicio de consolidación o desconsolidación de contenedores:** Consiste en el llenado o vaciado de un contenedor o furgones, utilizando para ello personal y equipo suministrado por el Prestatario del Servicio de carga. Su tarifa es por TM.

TÍTULO X

Otros servicios

CAPÍTULO XXXI

Servicio para embarcaciones de pasajeros

Artículo 213.—**Servicio a naves de pasajeros:** Las embarcaciones de pasajeros que utilicen las instalaciones portuarias recibirán un servicio especialmente establecido para este tipo de embarcaciones, los cuales contemplan únicamente los servicios relativos a la nave por su ingreso y permanencia en puerto, tales como, amarre y desamarre, estadía, pilotaje, remolque, servicio de lancha y ayudas a la navegación. Cualquier otro servicio que se solicite deberá cancelarse de acuerdo a las tarifas vigentes correspondientes.

La tarifa estará definida en función del tonelaje de registro bruto (TRB) y para una estadía máxima de doce horas, pasado ese término se cobrará una doceava parte de la tarifa correspondiente por cada hora adicional.

En caso de que por razones de conveniencia o de espacio en el muelle, se incurra en el atraque de una nave mercante y que posteriormente tenga que desatraca para darle cabida a una embarcación de pasajeros (doble desatraque), los gastos incurridos por tal concepto serán asumidos por el Prestatario del Servicio de carga, excepto que se haya pactado lo contrario, en forma previa con la nave mercante.

Artículo 214.—**Servicio por fondeo de embarcaciones de pasajeros:** Las embarcaciones de pasajeros que por razones operacionales no atracan en las instalaciones portuarias y son fondeadas en su dársena, obtendrán una tarifa diferenciada definida, también de acuerdo al TRB de las naves. Estableciéndose además, un cobro adicional si se utiliza el servicio de remolque. Estas tarifas son por doce horas de fondeo, cobrándose un doceavo de las mismas por hora adicional.

Artículo 215.—**Servicio para embarcaciones menores de pasajeros:** Para las embarcaciones de pasajeros que hagan uso de las instalaciones portuarias, que sean menores de 3000 TRB y de hasta 100 metros de eslora, se aplicarán las tarifas ordinarias existentes correspondientes a las naves, cobrándose una estadía mínima de doce horas. Por hora adicional se cobrará un doceavo del total resultante del cobro de las primeras doce horas.

Artículo 216.—**Servicio de embarque y desembarque de pasajeros:** Los pasajeros que desembarquen o aborden embarcaciones de pasajeros en puerto, deberán pagar por uso de las instalaciones portuarias.

Los pasajeros en tránsito pagarán una sola vez pudiendo entrar o salir del Puerto cualquier número de veces, mientras el buque se encuentra atracado.

Los miembros de la tripulación están exentos de este pago.

CAPÍTULO XXXII

Servicio de pilotaje

Artículo 217.—Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y superior a los 250 TRB que deba usar el canal de acceso, atracar, zarpar o realizar cualquier movimiento o

maniobra dentro de la rada, deberá cumplir con las normas establecidas por el Prestatario del Servicio. La asistencia del piloto oficial es obligatoria para realizar el atraque y desatraque de las naves al muelle. El capitán, observará estrictamente las indicaciones que le formule el práctico. La tarifa es por TRB.

Este servicio es básico a la nave.

Artículo 218.—Este servicio debe ser prestado por piloto práctico con reconocida, amplia experiencia y licencia correspondiente al tonelaje y características de la embarcación a maniobrar.

Artículo 219.—El orden de prioridad para la prestación del servicio de pilotaje para atraque y zarpe es el establecido en el capítulo IV de este Reglamento.

Artículo 220.—El servicio de pilotaje será pagado normalmente por el armador o su representante, o por quien solicita el servicio en cada caso.

Artículo 221.—El Prestatario de este servicio debe contar con pólizas de seguros vigentes que cubran la responsabilidad civil y daños a terceros en caso de accidentes en que se vea involucrada. La Autoridad competente definirá el tipo de póliza, cubrimiento y valor asegurable según corresponda.

Artículo 222.—El servicio de lancha consiste en el servicio que se brinda para transportar al piloto oficial desde puerto hasta las embarcaciones o viceversa. La tarifa es por TRB. Este servicio es básico a la nave.

Así mismo, existe el servicio de alquiler de lancha, cuya tarifa es por hora o fracción.

CAPÍTULO XXXIII

Servicio de remolcador

Artículo 223.—Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas está obligada a utilizar remolcador para las maniobras de atraque y zarpe. Las naves con un TRB inferior a las 500 toneladas de registro bruto y las embarcaciones dedicadas a la pesca del atún, podrán realizar sus maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el capitán y / o el piloto práctico lo consideren necesario. La tarifa es por TRB.

Este servicio es básico a la nave.

Los cambios de sitio de atraque que requiera la nave, se cobrarán por hora, conforme a las tarifas definidas para alquiler de remolcadores.

Artículo 224.—El equipo para la prestación de este servicio debe tener certificado de clasificación vigente debidamente homologado, expedido por casa clasificadora legalmente autorizada para hacerlo y además con permisos vigentes para operar expedidos por la entidad de vigilancia correspondiente.

Artículo 225.—La tripulación de los remolcadores que prestan este servicio debe ser personal idóneo.

Artículo 226.—El Prestatario de este servicio, debe contar con pólizas de seguros vigentes que cubran la responsabilidad civil y daños a terceros en caso de accidentes en que se vea involucrada. La Autoridad competente definirá el tipo de póliza, cubrimiento y valor asegurable según corresponda.

CAPÍTULO XXXIV

Servicio de ayudas a la navegación

Artículo 227.—Los servicios de ayudas a la navegación comprenden los servicios de rompeolas, faros, dragados y boyas que dispone el INCOP en el litoral pacífico como ayuda a la navegación marítima. La tarifa es por TRB.

Este servicio es básico a la nave.

TÍTULO XI

Permiso para el funcionamiento de lanchas particulares

CAPÍTULO XXXV

Disposiciones generales

Artículo 228.—El INCOP podrá autorizar la operación de lanchas de particulares en actividades relacionadas con las operaciones portuarias. Esta autorización será extendida por la Gerencia General de la Institución.

Artículo 229.—Para obtener el respectivo permiso, deberá el interesado dirigirse a la Gerencia General en papel sellado de la décima clase, indicando lo siguiente:

- Póliza de Seguro que cubra responsabilidad civil y daños a terceros.
- Constancia del Instituto Nacional de Seguros del buen estado de la lancha en cuanto a casco y máquina.
- Características de la embarcación.
- Certificación de matrícula de la Capitanía de Puerto.
- El equipo de seguridad y salvamento a criterio de la Gerencia General. La capacidad de la lancha y el requerimiento de equipo mínimo de salvamento serán especificados en el respectivo permiso, el cual será fijado en lugar visible dentro de la lancha.
- De toda maniobra de las lanchas o dentro de sus actividades, estará exento de toda clase de responsabilidad el INCOP.

Artículo 230.—Los permisos otorgados tendrán una duración de un año, al cabo del cual quedarán automáticamente caducos.

Artículo 231.—El permiso de operaciones portuarias a que se refiere esta reglamentación únicamente facultará al particular a realizar las siguientes actividades:

- Traslado de tripulación entre el muelle y barcos en bahía o viceversa.
- Transporte de comestible y abastecimiento en general entre el muelle y barcos anclados en bahía.

- Traslado de la visita de las autoridades portuarias y de Aduana.
- Traslado de cuadrillas.
- Actividades de remolque.
- Cualquier otra actividad afín, previa autorización otorgada al efecto.

Artículo 232.—Toda embarcación autorizada, deberá reportar su llegada al INCOP y pedir registro de personal de vigilancia, no pudiendo dirigirse antes de tal registro a otro lugar.

Artículo 233.—El INCOP podrá cancelar la autorización, si los intereses de la Institución así lo justifican. Igualmente se cancelará la autorización concedida si se infringen las disposiciones contenidas en este Reglamento.

Artículo 234.—La prestación del servicio de estas lanchas a los usuarios del INCOP debe ser comunicada previamente, indicando con claridad la clase de servicio que prestará, el día y la hora en que se realizará.

Artículo 235.—Hecha la comunicación anterior, la Autoridad Portuaria deberá extender una tarjeta que consigne la hora de salida, actividad, destino, nombre del Capitán y hora de regreso, que deberá refrendar el guarda del INCOP en el puesto de vigilancia.

Artículo 236.—En caso de emergencia, todas las lanchas autorizadas deberán primordialmente prestar servicios a la Institución.

Artículo 237.—Estarán aquellas embarcaciones obligadas a acatar las instrucciones de la Autoridad Competente sobre el lugar de fondeo y amarre, cuando se les informe.

Artículo 238.—El propietario de la embarcación autorizada para operar por el INCOP, deberá cubrir los costos de las inspecciones que efectúe el INCOP sobre la nave, mediante sus funcionarios técnicos cuando el Gerente General considere que dicha embarcación debe someterse a una revisión.

Artículo 239.—Es entendido que el interesado, además de las presentes regulaciones, se somete a las que sobre la materia establece el Código Fiscal y a las disposiciones legales vigentes y que la autorización otorgada no lo exima de responsabilidad alguna.

TÍTULO XII

Disposiciones finales

CAPÍTULO XXXVI

Régimen de sanciones

Artículo 240.—En caso de incumplimiento de este Reglamento, sea por acción u omisión y que no se regule una sanción específica a dicha falta, la Autoridad Competente estará autorizada para denegar, por el plazo que estime razonable, la escala, salida, carga o descarga del buque infractor. En caso de que el buque se encuentre atracado, la Autoridad Competente podrá solicitar el desatraque del buque, siendo responsable de correr con todos los cargos correspondientes al desatraque y posterior nuevo atraque, el armador o su representante.

Artículo 241.—Para la determinación del plazo a suspender el atraque o solicitar que se mantenga desatrado, se debe tomar en cuenta:

- La gravedad de la infracción;
- Los daños causados, y
- La reincidencia.

En caso de reincidencia, se duplicará el plazo de suspensión impuesta en la última sanción.

TÍTULO XII

Definiciones

CAPÍTULO XXXVII

Términos y siglas empleados

- INSTITUTO:** Se aplicará con referencia al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)
- MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Autoridad Marítima)
- INCOP:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.
- CNC:** Consejo Nacional de Concesiones
- Capitanía de Puerto:** Representante regional de la Autoridad Marítima.
- SFC:** Secretaría Fiscalizadora de Concesiones, perteneciente al INCOP para el debido control y seguimiento de la correcta ejecución de los contratos de concesión.
- Dársena:** Zona marítima en la jurisdicción del puerto protegida de los embates del mar.
- Rada:** Zona marítima en la jurisdicción del puerto debidamente señalada para el fondeo de embarcaciones.
- Agente Naviero:** Representante de los intereses del armador o empresa naviera y debidamente registrado y reconocido como tal por la autoridad competente.
- Armador:** La persona física o jurídica que ejerce actos de explotación de naves.
- Autoridad Portuaria:** INCOP
- Libre plática:** Autorización que emite el representante del Ministerio de Salud, permitiendo el acceso a funcionarios públicos y particulares a una embarcación proveniente de puerto extranjero, a fin de proceder con los trámites legales para autorizar su permanencia en aguas nacionales y su posterior atraque en puertos nacionales.

- 13) **Visita Oficial:** Acto administrativo que se realiza a bordo de una embarcación luego de la libre plática y que permite a los funcionarios públicos, determinar si la nave, los tripulantes, los pasajeros y la carga a bordo, cumplen con los requerimientos establecidos en la normativa nacional e internacional, a efecto de autorizar su permanencia en aguas nacionales, permitir su atraque y el desembarque de tripulantes, pasajeros y carga.
- 14) **Recepción de Embarcaciones:** Acto oficial del recibo de la nave.
- 15) **Despacho de Embarcaciones:** Es el acto oficial que autoriza el zarpe de la nave.
- 16) **Concesionario:** Persona física o jurídica que presta servicios portuarios en representación de una autoridad concedente.
- 17) **Usuario:** Persona física o jurídica que utilice los servicios que presta directamente o a través de un concesionario en representación del INCOP como autoridad concedente.
- 18) **Recinto Portuario:** Zona delimitada y determinada por el MOPT y el INCOP para cada uno de los puertos administrados por el INCOP, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones portuarias y a la prestación de servicios portuarios, marítimos y no marítimos.
- 19) **Terminal:** Unidad establecida en un puerto formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de las operaciones portuarias marítimas o no marítimas a la que se destina.
- 20) **Instalaciones Portuarias:** Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en el puerto, destinadas a la atención de embarcaciones y a la prestación de servicios portuarios.
- 21) **Prestatario del servicio:** Aquel que brinde el servicio portuario, el cual podrá ser directamente el INCOP o un concesionario del servicio cedido por INCOP.
- 22) **Prestatario del servicio de carga:** Sociedad Portuaria Caldera y Sociedad Portuaria Granelera o INCOP.
- 23) **Eslora:** Longitud máxima del buque entre proa y popa.
- 24) **Calado:** Penetración del casco del buque en el agua medida verticalmente entre la quilla y la línea de flotación a proa y/o popa.
- 25) **TPM:** Tonelada de peso muerto del buque, es el máximo peso de la carga y pertrechos que pueden transportar las naves.
- 26) **TRB:** Tonelada de registro bruto del buque, es la capacidad total del barco expresada en toneladas de cien pies cúbicos.
- 27) **TRN:** Tonelada de registro neto del buque, es la capacidad de la nave dedicada al transporte de carga, expresada en toneladas de cien pies cúbicos.
- 28) **TEU:** Twenty Equivalent Unit, unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies.
- 29) **FCL:** Contenedores con carga para un solo consignatario.
- 30) **LCL:** Contenedores con carga para varios consignatarios.
- 31) **BL:** Conocimiento de embarque.
- 32) **PBIP:** Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias
- 33) **OMI:** Organización Marítima Internacional

ANEXO I

“DISPOSICIONES PARA LAS PERSONAS FISICAS Y JURIDICAS QUE BRINDAN SERVICIOS O SUMINISTROS A BUQUES QUE ARRIBAN AL PUERTO DE PUNTARENAS ADMINISTRADO POR INCOP”

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°—**Ámbito de aplicación.** La presente normativa establece las disposiciones a que deberán someterse las personas físicas y jurídicas que presten servicios y/o suministros de manera estable tanto a los buques que arriben al puerto de Puntarenas, Administrado actualmente por INCOP, como a las actividades conexas que se desarrollan dentro de esta.

Artículo 2°—**Conceptos.** Para los efectos de esta normativa se definen los siguientes conceptos:

Buque: Cualquier embarcación destinada a la navegación marítima, que se utiliza para el transporte de carga y/o pasajeros.

INCOP: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.

Instalaciones: Toda obra de infraestructura en el Muelle de Puntarenas, destinada a brindar cualquier atención y facilidad a los buques y a la carga.

Muelle: Parte de la infraestructura del puerto, destinada para la estadia del buque a efecto de facilitar sus operaciones de carga y descarga.

Permiso de operaciones: Es el permiso que obtiene toda persona física o jurídica que haya cumplido con los requisitos establecidos en esta normativa para poder brindar servicios o suministros, de cualquier índole, dentro de las instalaciones del Puerto de Puntarenas.

Persona física: Persona de existencia visible, susceptible de cualquier derecho, o contraer obligaciones.

Puerto: Conjunto de áreas e instalaciones marítimas y terrestres construido para facilitar el traslado de carga de un medio de transporte marítimo a terrestre o viceversa.

Sujetos beneficiarios. Toda persona física o jurídica que haya adquirido el permiso de operaciones mediante el acto administrativo correspondiente.

CAPÍTULO II

Del canon

Artículo 3°—**Del canon para operar en las instalaciones.** El canon es un monto económico que se paga para poder operar en las instalaciones de los puertos administrados por INCOP, una vez conferido el permiso respectivo.

Artículo 4°—**De la vigencia del canon.** El canon deberá pagarse en el momento de presentar la solicitud y será válido por doce meses (un año).

Artículo 5°—**Del valor del canon.** El valor del canon será definido anualmente por la Dirección Financiera, del INCOP, mediante los cálculos correspondientes, los cuales serán debidamente informados en un periódico de publicación nacional.

CAPÍTULO III

Del permiso de operaciones

Artículo 6°—**Del permiso de operaciones.** Toda persona física o jurídica que desee ser sujeto beneficiario y prestar servicios y suministros a los buques que usan las instalaciones de los puertos administrados por INCOP deberán tener el permiso de operaciones que expedirá la Gerencia General de la Institución mediante el acto administrativo respectivo.

Artículo 7°—**De los requisitos.** Las personas físicas y jurídicas que opten por un permiso de operaciones deberán cumplir los siguientes requisitos, los cuales deberán de ser aportados conjuntamente con la respectiva solicitud:

- g) Oficio en papel sellado dirigido a la Gerencia General, solicitando el permiso de Operaciones, autenticado por un abogado.
- h) .
- i) Copia de la respectiva patente al día cuando así se requiera.
- j) Certificado de Tributación Directa que se encuentra al día, con los correspondientes impuestos.
- k) Cancelación anual del Canon correspondiente.
- l) Certificación al día de inscripción de la Empresa en el registro Público.
- m) Lista del personal debidamente identificado indicando como mínimo N° de cédula, nombre completo, nacionalidad, póliza del Instituto Nacional de Seguros y Caja Costarricense de Seguro Social; que ingresan a las instalaciones del puerto.
- n) Listado de los vehículos señalando marca, modelo, placa copia de la respectiva póliza del seguro del Instituto Nacional de Seguros al día acompañada del original para su verificación.
- o) Presentar constancia de que los equipos (herramientas y otras) utilizados en la realización de sus actividades están debidamente asegurados por el Instituto Nacional de Seguros, contra todo tipo de riesgos, tales como daños a la propiedad, o a las personas, etc.
- p) i) Presentar documento, debidamente autenticado donde se describen las actividades que realizará cada sujeto beneficiario. En caso de tratarse de Agencias de Viajes (Personas Jurídicas) con tours, paquetes, etc, pre- vendidos deberán de comunicarlo expresamente a la Gerencia General, a fin que esta coordine lo pertinente al momento de realizar el rol de operaciones.
- q) El Gerente o representante Legal de la empresa, o bien la persona física, a quien se le conceda el mencionado permiso de operaciones, será el responsable directo por los daños ocasionados a las propiedades del INCOP y a terceros dentro de las instalaciones por lo que adjuntará a la solicitud del permiso una fianza, la cual de previo a la ejecución de la presente normativa deberá ser definida de previo por la Dirección Financiera, en coordinación con el Departamento de Proveeduría y la Dirección Jurídica.
- r) Deberá presentar póliza de responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros, por la suma correspondiente a causa de daños a la propiedad y a terceros ocasionados dentro de las instalaciones.
- s) Declaración Jurada de no estar afecto a las prohibiciones que señala el artículo REVISAR Artículo 22 de la Ley de la Contratación Administrativa, así como de aceptación de futuras modificaciones establecidas internacionalmente, y por el INCOP, en cuanto a seguridad Portuaria se refiere.
- t) Firma
- u) Lugar o medio dónde recibir futuras comunicaciones.
- v) Tratándose de microbuseros o taxistas que opten por un permiso para brindar transporte a los turistas en temporada de cruceros, deberán presentar además los siguientes requisitos.
- w) Nombre del propietario y/o chofer, número de cédula, número de placa, copia de la respectiva póliza del INS al día, permiso del ICT y del MOPT, licencia de conducir al día.
- x) Todo microbusero y taxista se comprometerá a respetar el rol de ingreso (Recinto Portuario-Muelle de Puntarenas) u orden al que es designado.
- y) Los microbuseros y taxistas o cooperativas, presentarán un listado de sus dueños con indicación de los datos indicados en el inciso tras anterior.
- z) Todo microbusero y taxista debe solicitar el gafete y marchamo a la Gerencia General; al momento de ingresar a las instalaciones, debe presentarlo y cuando el Encargado del Muelle o guarda de turno lo solicite, el marchamo deberá contar con la siguiente información.
 - Nombre del propietario
 - Número de placa

- Número de gafete
- Firma y sello de la Gerencia General

Artículo 8º.—Del trámite administrativo, para la emisión del permiso de Operaciones. Una vez presentada la solicitud por parte del Administrado, en la forma prevista en la presente normativa, la Gerencia General deberá de resolver la petición en un plazo improrrogable de DIEZ DÍAS, mediante auto debidamente motivado.

En caso de negación de la solicitud del Administrado, según lo previsto en el numeral 9 de este cuerpo legal, este dispondrá de los Recursos Administrativos, Ordinarios y Extraordinarios, previstos en la Ley General de la Administración Pública, a fin de impugnar el acto administrativo contrario a sus intereses.

En caso de aprobación del permiso solicitado, la Gerencia General, deberá comunicarlo en un plazo de TRES DÍAS, tanto al Interesado, como a la Dirección Administrativa, y a la Administración del Puerto de Puntarenas, para su respectiva anotación y archivo, en caso de la primer dependencia, y tomar las provisiones operacionales en caso de la segunda. En atención a microbuseros o taxista, el permiso de operación tendrá vigencia únicamente durante la respectiva temporada de cruceros, por lo que al inicio de la próxima deberá solicitarlo aportando los requisitos señalados en artículos anteriores.

Artículo 9º.—Del rechazo del permiso. El INCOP se reserva el derecho de aprobar o rechazar cualquier solicitud de permiso de Operaciones, si a juicio de la Institución el solicitante no reúne las condiciones establecidas así como las condiciones mínimas de seguridad para la actividad que desea desarrollar.

Artículo 10.—De la vigencia del permiso. El permiso de operaciones tendrá igual vigencia que el canon, según artículo 5, contando a partir de su expedición pero podrá ser prorrogado por un período similar, igualmente, mediante auto debidamente motivado, por lo que el sujeto beneficiario presentará por escrito 30 días antes de su vencimiento el interés de continuar y seguir cumpliendo con los requisitos exigidos en el Artículo 7.

Artículo 11.—De la creación del archivo de permisionarios: A efectos de fomentar un correcto control sobre los permisos a otorgar, así como de los servicios prestados por los permisionarios en el Muelle de Puntarenas, el INCOP deberá de crear un sistema de archivo de permisionarios, en el cual se deberá anotar:

- Nombre de la persona física o jurídica que ostenta el mismo
- Fecha de expedición del permiso
- Responsable Directo ante el INCOP
- Tipo de Servicio a prestar
- Forma en que se valido la fianza respectiva
- Lugar o medio dónde recibir comunicaciones

Artículo 12.—De la confección y actualización del rol de operaciones de permisionarios, así como de las labores de maniobra: Una vez comunicada la inscripción de los permisionarios la Gerencia General, o quien esta designe confeccionará el respectivo rol de ingreso de permisionarios, el cual deberá ser comunicado a los permisionarios.

En cuanto a los microbuseros o taxistas que van a recoger o dejar pasajeros y que han sido contratados en forma directa por alguna agencia de viajes o pasajero (s) del crucero, se le permitirá el ingreso siempre y cuando presente el nombre de o los pasajeros y se corrobore el nombre con el representante de la agencia, asimismo el ticket de peaje de ingreso, con una anticipación de ocho días a la llegada del buque.

Podrán ingresar dos microbuses y dos taxis al Recinto Portuario (Muelle Caldera) en forma simultánea, cuando se encuentre atracado un crucero; en caso de haber dos buques atracados en el Puerto, podrán ingresar cuatro microbuses y cuatro taxis. Asimismo, se podrá instalar en el Muelle de Puntarenas, una mesa debidamente identificada, donde permanecerá una persona encargada de la venta de tours.

Se prohíbe terminantemente la especulación de servicios en las Instalaciones del Muelle de Puntarenas, encargándose al Administrador del Inmueble del INCOP, la verificación y reporte de situaciones configurantes de especulación.

En caso de demostrarse la especulación por parte de alguno de los permisionarios, mediante el respectivo procedimiento sancionador, previsto en el numeral 16 de la presente normativa, la Administración podrá disponer, según sea el caso, la imposición de alguna de las sanciones señaladas en el supra citado artículo.

CAPÍTULO IV

De las responsabilidades

Artículo 13.—De la seguridad y vigilancia. Todo sujeto beneficiario deberá hacer énfasis en el acatamiento de las disposiciones que en materia de seguridad, vigilancia y contaminación disponga el INCOP, en razón del ejercicio de sus potestades de imperio, así como las demás disposiciones que al efecto establezca el ordenamiento jurídico.

Artículo 14.—De la sujeción al ordenamiento jurídico. El sujeto beneficiario y/o su personal deberá respetar en un todo el Bloque de Legalidad, vigente en el territorio nacional, en forma particular las relativas a la materia de aduanas y migración. Cualquier incumplimiento debidamente comprobado, al mismo dará lugar a suspensión, o rescisión, según sea el caso del permiso de operaciones.

Artículo 15.—De los daños causados dentro de las instalaciones. Los sujetos beneficiarios serán responsables por los daños y perjuicios que ocasionen según artículo 7º, incisos j y k de esta normativa.

Artículo 16.—De las responsabilidades del personal de vigilancia. El personal de vigilancia designado estará obligado a solicitar a los sujetos beneficiarios o sus designados el permiso de Operaciones y la correspondiente autorización para el ingreso tanto del personal como provisiones, artículos, herramientas y vehículos.

Artículo 17.—Del responsable del ingreso al buque. Será el capitán o en su defecto su designado el único que autorizará el ingreso al buque del sujeto beneficiario o su representante para brindarles los respectivos servicios o suministros.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18.—Del cese normal del permiso de operaciones. El permiso de operaciones vence en forma normal cuando caduque su vigencia.

Artículo 19.—Del cese anormal del permiso de operaciones. El permiso de operaciones terminará antes del período estipulado y sin responsabilidad para la administración cuando se de:

- a.- El incumplimiento por parte de los sujetos beneficiarios de las normativas portuarias vigentes de INCOP.
- b.- La infracción a cualquier disposición de la presente normativa.
- c.- El incumplimiento de las leyes, Reglamentos vinculantes de la Dirección General de Aduanas.
- d.- Ceder el permiso de operaciones a terceros.

Artículo 20.—De la potestad de suspensión o rescisión del permiso: La Administración Activa, concretamente la Gerencia General, podrá suspender o rescindir el permiso de operación, según el ejercicio de sus potestades, siempre y cuando las mismas no impliquen ni ilegalidad, arbitrariedad o abuso de poder alguno en perjuicio de los Administrados.

Para efectos de lo anterior, una vez que se tenga noticia del incumplimiento de alguno de los requisitos exigidos para el otorgamiento del permiso de operación, la Administración deberá iniciar el procedimiento administrativo ordinario respectivo, en el cual se respeten el debido proceso así como el derecho de defensa del Administrado.

Una vez concluidas las diligencias, la Gerencia General, o quien esta delegue, adoptará el acto administrativo respectivo, mismo que deberá contener los motivos de hecho y de derecho que sustentan la decisión.

Artículo 21.—De la interpretación en caso de duda. En caso de duda sobre la interpretación de esta normativa corresponderá a la Junta Directiva de INCOP interpretar correctamente las disposiciones contenidas en este cuerpo jurídico."

Br. Maritza Villalobos Sánchez, Proveedora General.—1 vez.—(O. C. N° 23186).—C-1034570.—(44360).