

Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica



Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

JORGE
EMILIO
CASTRO
FONSECA
(FIRMA)

Firmado digitalmente por
JORGE EMILIO
CASTRO FONSECA
(FIRMA)
Fecha: 2024.08.27
15:53:17 -06'00'

ALCANCE N° 146 A LA GACETA N° 157

Año CXLVI

San José, Costa Rica, martes 27 de agosto del 2024

147 páginas

**PODER EJECUTIVO
DECRETOS
ACUERDOS**

**REGLAMENTOS
INSTITUTO COSTARRICENSE
DE PUERTOS DEL PACÍFICO**

**NOTIFICACIONES
AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS
MUNICIPALIDADES**

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

REGLAMENTOS

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

Que la Junta Directa de esta institución mediante acuerdo N°4 FIRME, tomado en Sesión No. 4446, celebrada el 23 de agosto de 2024, acordó aprobar modificar el “**Reglamento General de Servicios Portuarios del INCOP**”, ”RGL-DOP-01 V.13”

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 No. 1721 de diciembre de 1953, reformada por Leyes Nos. 4964 de marzo de 1972 y 8461 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 registrarán por disposiciones particulares que se emitirán por resolución administrativa de la Presidencia Ejecutiva o Gerencia General de INCOP.

ARTÍCULO 3.- Para efectos del presente reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

1. Agente Naviero: Representante de los intereses del armador o empresa naviera y debidamente registrado y reconocido como tal por la autoridad competente.
2. Almacenaje: Consiste en la asignación de espacios en bodegas y patios para depositar las mercancías, las cuales son resguardadas, mientras son retiradas de la terminal en el caso de la importación o son entregadas para cargue en el caso de la exportación.
3. Alquiler de maquinaria y equipo: Consiste en el suministro de equipos operativos a un usuario.
4. Alquileres: Consiste en disponer de áreas dentro de la zona portuaria a aquellas empresas que utilicen espacios físicos para ofrecer otros tipos de servicios en la instalación portuaria.
5. Amarre: Acción de recoger, portar y fijar las amarras de un buque, a los elementos dispuestos en los muelles o puestos de atraque designados para este fin por el operador del puerto o terminal portuaria, siguiendo las instrucciones del práctico o del capitán del buque y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar el atraque de la embarcación, asegurando las operaciones de carga y descarga.
6. ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
7. Armador: La persona física o jurídica que ejerce actos de explotación de naves.
8. Autoridad Portuaria: INCOP.
9. Atención de embarcaciones de pasajeros: Es el servicio especialmente establecido para las embarcaciones de pasajeros que utilicen las instalaciones portuarias, los cuales contemplan únicamente los servicios relativos a la nave por su ingreso y permanencia en puerto, tales como, amarre y desamarre, estadía, pilotaje, remolcaje, servicio de lancha y ayudas a la navegación.

10. Atención de pasajeros en tránsito: Cobro que se realiza al agente naviero por la disposición del uso de las instalaciones portuarias, por cada pasajero que lleve a bordo, independientemente de si estos hacen uso o no de las instalaciones.
11. Ayudas a la navegación: Un dispositivo, sistema o servicio, externo a las embarcaciones, diseñado y operado para mejorar la navegación segura y eficiente de embarcaciones individuales y/o el tráfico de embarcaciones.
12. BL: Conocimiento de embarque.
13. Buque: Cualquier embarcación destinada a la navegación marítima, que se utiliza para el transporte de carga y/o pasajeros, de cabotaje o turismo.

14. Calado: Penetración del casco del buque en el agua medida verticalmente entre la quilla y la línea de flotación a proa y/o popa.
15. Cánones: Derecho para la explotación de otros tipos de servicios en la instalación portuaria para aquellas personas físicas o jurídicas que utilizan las instalaciones portuarias de Golfito para brindar servicios a terceros: de estiba, trasiego de agua potable o trasiego de combustible.
16. Capitanía de Puerto: Representante regional de la Autoridad Marítima.
17. CNC: Consejo Nacional de Concesiones.
18. Carga y descarga: Consiste en cargar y/o descargar mercancías desde o hasta la bodega de la nave para ser depositada a tierra o viceversa.
19. Código PBIP: Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.
20. Concesionario: Persona física o jurídica que presta servicios portuarios en representación de una autoridad concedente.
21. Consolidación o desconsolidación: Consiste en el llenado (consolidación) o vaciado (desconsolidación) de las mercancías transportadas en un mismo contenedor o furgones.
22. Cliente: Toda persona física o jurídica que solicita y pague por un servicio y acatando las normas establecidas por el Instituto.
23. Dársena: Zona marítima en la jurisdicción del puerto protegida de los embates del mar.
24. Demoras: Es el cobro que se le hace al armador o su agente cuando los atrasos que se produzcan en la operación sean por causas imputables a éste.

25. Desamarre: Acción de soltar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado, siguiendo una secuencia de instrucciones del práctico o del capitán del buque sin que esto afecte las condiciones de amarre de las embarcaciones contiguas.
26. Despacho de Embarcaciones: Es el acto oficial que autoriza el zarpe de la nave.
27. Dique seco: Corresponde al cobro por el uso de la instalación denominada como dique seco en Golfito, por un tercero para actividades relacionadas con el mantenimiento de embarcaciones.
28. Embarque y desembarque de pasajeros: Es el cobro por las actividades de seguridad y logísticas que se realizan para abordar o desembarcar los pasajeros, siendo su destino final y/o inicial la instalación portuaria.
29. Eslora: Longitud máxima del buque entre proa y popa.
30. 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 suelta la última línea de amarre al zarpe.
31. Estado de Hechos: Es un documento que elabora y redacta el operador portuario, donde registra los acontecimientos ocurridos durante la estadía de cada buque en puerto.

32. Falso Flete: Corresponde al cobro al armador o su agente en los casos en que no se realicen las operaciones programadas (acorde la reunión de programación portuaria) debido a que el buque anunciado no arribe por causas ajenas al operador portuario y éste haya desplegado recursos para su debida atención.
33. FCL: Contenedores con carga para un solo consignatario.
34. Fondeo de embarcaciones: Es el cobro que se realiza a las embarcaciones que por razones operacionales no atracan en las instalaciones portuarias y son fondeadas en su dársena, en aguas debidamente abrigadas y con la correspondiente profundidad, que les permitan tener una seguridad en su anclaje y permanencia en las mismas, con el respectivo monitoreo por sistema y asistencia en logística. Estas embarcaciones obtendrán una tarifa diferenciada definida de acuerdo con el TRB de las naves y conforme a las condiciones y características establecidas en el Reglamento General de Servicios Portuarios del INCOP.
35. Hora o Fracción: Para efectos de cobro, el término “fracción” se entenderá como una hora.
36. IALA: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, es la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros, la cual es una organización intergubernamental para recopilar y brindar experiencia y asesoramiento náuticos.
37. INCOP: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.
38. Ingreso de vehículos al recinto portuario: Consiste en las actividades administrativas y operativas del operador portuario para autorizar los vehículos de transporte de carga o turistas debidamente autorizado que ingrese al recinto portuario.
39. 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.
40. Instituto: Se aplicará con referencia al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).
41. Insumos: Cada uno de los factores que intervienen en la producción de bienes o servicios.
42. Lanchaje: Consiste en transportar al piloto oficial desde puerto hasta las embarcaciones y viceversa, al arribo y al zarpe de ellas.
43. LCL: Contenedores con carga para varios consignatarios.
44. 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.
45. Limpieza de muelle: Consiste en la limpieza del muelle ocupado por las naves y las instalaciones afectadas por la operación de dicha nave. Este servicio será prestado por el operador portuario en todos los puestos de atraque con el personal contratado para tal fin.
46. MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Autoridad Marítima).
47. Movimiento de contenedores en patios o muelles: Es aquella acción de realizar movimientos de contenedores en la estiba o de la posición de estiba al piso del patio, ya sea para selección de contenedores en el puerto o por otro motivo, a solicitud del usuario o por requerimientos operativos.
48. Muelle: Parte de la infraestructura del puerto, destinada para la estadía del buque a efecto de facilitar sus operaciones de carga y descarga.
49. Muellaje: Es el derecho que pagan los usuarios por el uso de las instalaciones portuarias para el tránsito de la mercancía de o hacia la nave.
50. OMI: Organización Marítima Internacional.

51. Operador portuario: Aquel que brinde el servicio portuario, el cual podrá ser directamente el INCOP o un concesionario.
52. Operador portuario de carga: Aquel operador que gestiona los servicios básicos a la carga.
53. OPIP: Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias y es el responsable de la protección de las instalaciones portuarias.
54. PPIP: Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias.
55. Unidad de Protección Portuaria: Es la unidad responsable de la protección y seguridad de las instalaciones portuarias del operador del Puerto.
56. Personal de refuerzo: Consiste en el personal adicional que sea necesario en cualquiera de las actividades relacionadas con la operación portuaria.
57. Permisionario: Persona física o jurídica que, habiendo presentado toda la documentación requerida y así definida en el Reglamento General de Servicios Portuarios; puede ingresar a las instalaciones portuarias administradas por INCOP durante el período de tiempo de un año.
58. Permiso de operaciones: Es el permiso otorgado al operador portuario, 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 de los Puertos.
59. Pesaje de vehículos – Báscula: Consiste en determinar el peso de un camión cuando pasa por la báscula, incluyendo su repesaje.
60. 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.
61. Practicaje: Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques o naves (según lo establezca los Reglamentos de Servicios Portuarios de los operadores portuarios o concesionarios), prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad.
62. Recepción de Embarcaciones: Acto oficial del recibo de la nave.
63. Recepción y despacho: Consiste en recibir o despachar la carga por el Operador Portuario dentro de la instalación portuaria.
64. 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.
65. Reestiba de carga a bordo o en el muelle: Es la movilización transitoria de mercancías de otros puertos que deba efectuarse para dar salida a la carga con destino local.
66. Remolcaje: Acción de halar, empujar, apoyar o asistir a las embarcaciones en sus maniobras de entrada, salida, atraque y desatraque, dentro de los límites del puerto o de la terminal portuaria por medio de la asistencia del remolcador.
67. RGSP: Reglamento General de Servicios Portuarios.
68. Servicio a contenedores refrigerados: Consiste en la conexión, desconexión, vigilancia, monitoreo y suministro de energía eléctrica desde su recibo en las tomas eléctricas hasta su entrega para exportación o retiro de la terminal, no incluye medición de temperatura.
69. Servicios complementarios: Los servicios adicionales portuarios o marítimos, relacionados con el objeto de la concesión o en Muelles administrados por INCOP, sujetos a un precio específico y no a una tarifa aprobada por la ARESEP.

70. Servicio eléctrico: Consiste en la facilitación de los puntos de interconexión y el suministro de energía eléctrica, para los clientes del puerto.
71. Servicios marítimos: Todos los servicios comprendidos en el objeto específico de la concesión, imprescindibles para su eficaz cumplimiento y sometidos a un régimen tarifario.
72. SFC: Secretaría Fiscalizadora de Concesiones, perteneciente al INCOP para el debido control y seguimiento de la correcta ejecución de los contratos de concesión.
73. Sujetos beneficiarios: Toda persona física o jurídica que haya adquirido el permiso de operaciones mediante el acto administrativo correspondiente para los muelles administrados por INCOP.
74. Suministro de agua potable: Consiste en el suministro de agua potable a las naves atracadas que lo soliciten.
75. Tarifa: Contraprestación monetaria que pagará el usuario por el o los servicios.
76. TEU: Twenty Equivalent Unit, unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies.
77. 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.
78. TPM: Tonelada de peso muerto del buque, es el máximo peso de la carga y pertrechos que pueden transportar las naves.
79. Transferencia de contenedores en patios: Consiste en la movilización de los contenedores por medios mecánicos de: zona de apilamiento en patios a la zona de revisión y viceversa, zona de apilamiento en patios a la zona de consolidación/desconsolidación y viceversa o de un patio a otro.
80. Transferencia de mercancía: Consiste en trasladar la carga de manera mecánica desde el muelle al pie del gancho hasta el sitio de estiba en bodegas y patios o viceversa.
81. Tour operador: Es la persona física o jurídica certificado por el Instituto Costarricense de Turismo, que ofrece servicios receptivos de turismo y transporte de turistas a través de la línea naviera.
82. Tour operador independiente: Es la persona física o jurídica certificado por el Instituto Costarricense de Turismo, que ofrece servicios receptivos de turismo y transporte de turistas independientes.
83. TRB: Tonelada de registro bruto del buque, es la capacidad total del barco expresada en toneladas de cien pies cúbicos.
84. 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.
85. 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.
86. 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.
87. Zona de maniobra: Zona marítima en la jurisdicción del puerto debidamente señalada para la maniobra de embarcaciones.
88. Zona de fondeo: Zona marítima en la jurisdicción del puerto debidamente señalada para el fondeo de embarcaciones.

ARTÍCULO 4.- 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 Operador portuario 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 5.- Las demoras en el servicio portuario ocasionadas por huelgas, perturbaciones de orden público, de fuerza mayor o caso fortuito no serán imputables al Operador portuario.

ARTÍCULO 6.- Para las operaciones de los puertos, relativas a la atención de buques y mercancías, éstos permanecerán debidamente habilitados los 365 días del año las 24 horas del día. Por cuestiones de seguridad a la navegación y de protección portuaria, las maniobras de atraque y desatraque podrán ser suspendidas por la Autoridad Competente cuando así lo disponga.

ARTÍCULO 7.- 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 de que éstos las acepten acarrearán las sanciones legales y disciplinarias que correspondan.

ARTÍCULO 8.- El Operador portuario 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 9.- 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 10.- Todo daño a las instalaciones portuarias propiedad del Estado Costarricense o equipo propiedad del operador portuario, 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 operador portuario según sea el caso, incluyendo los gastos de avalúo, actas notariales y demás gastos derivados del daño.

ARTÍCULO 11.- 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, dentro de las siguientes 12 horas. En caso contrario el operador portuario lo dispondrá como desechos y trasladará los costos al operador.

ARTÍCULO 12.- Para 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 una vez emitida la factura; el usuario contará con un plazo de 10 días hábiles para dirigirse al Operador portuario respectivo o a la oficina de Gestión de Calidad del INCOP, según los plazos que establece el Código de Comercio. Todo reclamo y queja se presentará mediante escrito y contendrá como mínimo:

- a) Nombre o razón social y nombre del representante, si se trata de persona jurídica, así como el domicilio y firma del accionante.
- b) Motivo de su planteamiento con la indicación del Operador portuario a quien se le atribuya el acto que origina la gestión.
- c) Los documentos que respalden la acción emprendida.

ARTÍCULO 13.- Los armadores y cualquier otro usuario con representación en el país, serán los responsables por las obligaciones que resulten de las solicitudes formuladas por ellos ante el Operador portuario, quien contará con un plazo de diez días naturales para atender la solicitud planteada.

ARTÍCULO 14.- A los servidores del Operador portuario les será prohibida la compra de mercancías de las naves. El incumplimiento acarreará la sanción disciplinaria y legal que corresponda.

ARTÍCULO 15.- No se podrán bajar botes salvavidas de las naves ni maniobrar ningún tipo de embarcación en la zona de maniobra ni en la dársena de los puertos, sin la debida autorización de la autoridad competente, excepto en los casos de emergencia que se comprometa la vida humana en el mar.

ARTÍCULO 16.- El prestador del servicio 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:

- a) Los ocasionados por causas fortuitas o fuerza mayor.
- b) Los causados por la deficiente condición de la carga.
- c) 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 17.- La información contenida en los manifiestos de carga, declaraciones de arribo, Declaración Aduanera Única (Dúa) y demás reportes de la operación, constituyen la base sobre la cual se aplicarán las tarifas que cobra el Operador portuario.

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

ARTÍCULO 18.- Para efectos de cobro por el servicio de ayudas a la navegación, el INCOP lo realizará de acuerdo con la información consignada en el Certificado Internacional de Tonelaje de las embarcaciones.

El INCOP se reserva el derecho de verificar la información de ese documento, ya sea a través de consultas a los registros públicos o internacionales o cualquier otra metodología apropiada.

ARTÍCULO 19.- Todo usuario tiene la obligación de solicitar los servicios de ayudas a la navegación, a través del portal de servicios del Sistema Web de INCOP.

Una vez recibida la solicitud, la Autoridad Portuaria verifica mediante la programación portuaria emitida por el concesionario, la información necesaria para poder prestarse el servicio. En un plazo no mayor a diez días naturales el usuario recibirá notificación del trámite solicitado.

ARTÍCULO 20.- El usuario o su representante, deberá depositar el valor estimado de los servicios que requiere. Este valor se lo comunicará el Operador portuario, 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 mediante transferencia bancaria, cancelados directamente a este.

ARTÍCULO 21.- 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 22.- En caso de que el cobro de los servicios prestados sobrepase el depósito, el usuario debe cancelar a más tardar el quinto día hábil siguiente de la remisión de la factura la diferencia que corresponda; de no hacerlo, el Operador portuario podrá actuar conforme al artículo 8 de este reglamento.

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

ARTÍCULO 23.- La solicitud de atención al buque implica todo tipo de servicio propio de la operación. Los servicios adicionales, asociados a la actividad portuaria, deberán ser solicitados al Operador portuario, quien contará con hasta cuatro días naturales para atender la solicitud.

ARTÍCULO 24.- 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 20 de este Reglamento.

TÍTULO II

FONDEO, ZONA DE MANIOBRA Y NAVEGACIÓN EN LOS PUERTOS

CAPÍTULO I

Zonas de fondeo

ARTÍCULO 25.- Los lugares para el fondeo de buques en los puertos objeto de estas regulaciones serán controlados por la autoridad marítima. La autoridad portuaria deberá verificar por los medios que estime pertinentes, la posición de las naves en los lugares de fondeo, realizando INCOP el cobro respectivo conforme a la tarifa establecida según el Tonelaje Real Bruto (TRB) del buque y tomándose como base los siguientes parámetros:

- a) Con la llegada del buque a la zona de fondeo, no generará cobro en su primera hora de estancia, siempre y cuando se tenga asignado un puesto de atraque. Lo anterior basado en el tiempo requerido para la logística de los servicios marinos y de practicaje.
- b) De no estar en el presupuesto anterior, el tiempo máximo de cobro será de 72 horas, desde el momento que se dio la maniobra de fondeo en la zona establecida. Tal excepción no aplica para las naves que realicen operaciones en bahía, para tal caso se computará el total de horas para el cobro. El computo de este cobro no contabilizará los casos de fuerza mayor.

Adicionalmente, no se cobrará fondeo en caso de que el buque deba ser desatracado por condiciones climáticas, marejadas, oleajes, terremotos y por motivos de protección en relación con el PBIP, en caso de algún evento que ocurra en el canal de acceso y que imposibilite las maniobras de atraque.

La Autoridad portuaria podrá otorgar excepciones de carácter parcial o condicional a determinados buques por razones de salud o humanitarias.

Los buques que por alguna razón operativa propia de la nave deban de ser desatracados y enviados a la zona de fondeo, deberán asumir el costo por todo el tiempo que duren fondeados.

ARTÍCULO 26.- Cuando por razones de protección 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 y/o Portuaria.

CAPÍTULO II

Zona de maniobra

ARTÍCULO 27.- En Puerto Caldera zona de maniobra es 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(coordenadas). En el caso de Puntarenas la zona de maniobra del puerto estará comprendida dentro de un círculo con un radio de 1.000 metros a partir del faro del muelle. En el caso de Golfito la zona de maniobra del puerto estará comprendida dentro de un semicírculo con un radio de 1.000 metros a partir del faro del muelle. Se exceptúa la zona de concesión a marinas dentro de esa área. En el caso de Quepos la zona de maniobra del puerto estará comprendida dentro de un semicírculo 60 metros a partir de la rampa fija.

ARTÍCULO 28.- Toda nave que transite o se movilice dentro de los canales de acceso, la zona de maniobra y zona de fondeo del puerto o sus inmediaciones está obligada a aplicar las disposiciones de la OMI y las señales de la IALA.

ARTÍCULO 29.- 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 30.- Toda embarcación que arribe a los puertos o 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 31.- 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 moverlo fuera del canal de acceso, zona de maniobra y zona de fondeo e informar de manera inmediata a la Autoridad portuaria.

ARTÍCULO 32.- En caso de hundimiento de una embarcación en los muelles o aguas del puerto, los trabajos de remoción deben iniciarse de inmediato por cuenta del armador a fin de dejar libre el puerto. Los gastos que ocasione, así como los daños y perjuicios correrán bajo responsabilidad del armador; respondiendo solidariamente por los mismos su agente y el Capitán de la nave.

ARTÍCULO 33.- 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 INCOP y la coordinación con el Operador Portuario.

ARTÍCULO 34.- Se prohíbe cualquier clase de reparación a bordo que, a juicio del Operador portuario, ponga en peligro la vida de su personal, instalaciones, equipos o el medio ambiente.

TITULO III RECEPCION Y DESPACHO DE NAVES

CAPÍTULO I Avisos de arribo

ARTÍCULO 35.- Las compañías navieras, sus agencias representantes tienen que solicitar los servicios portuarios por medio del anuncio de la nave en un tiempo mínimo de 7 días, el cual se utilizará para la planificación portuaria y en un tiempo no menor a dos días se debe confirmar su recalada. Además, el Aviso de la Nave se debe de presentar 15 días antes del Tiempo Estimado de Arribo (ETA) para incluirlo dentro de la planificación portuaria. La confirmación de arribo se debe presentar con un tiempo mínimo de 24 horas con respecto al Tiempo Estimado de Arribo (ETA) y debe incluir al menos el Plano de estiba y Plan de carga. Si las agencias no cumplen con alguno de los tiempos anteriormente indicados se excluirán de la Planificación.

La nota de aviso contendrá básicamente la siguiente información:

- a) Nombre, bandera de la nave y el número 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).
- 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, a solicitud del operador portuario.

ARTÍCULO 36.- 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 Operador portuario con una anticipación no menor de 48 horas con respecto a la hora estimada de llegada al puerto.

ARTÍCULO 37.- La confirmación de arribo es obligatorio presentarla con una antelación mínima de 24 horas con respecto a la hora estimada de llegada a puerto.

ARTÍCULO 38.- 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. Si existe carga no manifestada, el agente deberá realizar las gestiones correspondientes para su descarga e informar al operador portuario.

ARTÍCULO 39.- 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 seguridad quedará la nave, los pasajeros, tripulantes y carga. Dicha entidad dará aviso inmediato a las demás Autoridades Competentes para los fines consiguientes.

ARTÍCULO 40.- 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 41.- Si un barco no anunciado arriba al puerto será atendido inmediatamente después de cumplir los trámites documentales, siempre y cuando su operación no afecte la prelación de las embarcaciones previamente programadas y fondeadas; en caso contrario, será atendida después del último barco confirmado que llegue durante las siguientes 24 horas de acuerdo con el artículo 38 de este Reglamento.

ARTÍCULO 42.- 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 43.- Cuando arriben al puerto varias naves dentro de un mismo período de 12 horas y que hayan sido previamente anunciadas, confirmadas, que tengan solicitado servicios, presentada 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 II

Libre Plática y Visita Oficial

ARTÍCULO 44.- 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 de las Instalaciones Portuarias (OPIP) o su representante, de acuerdo con las exigencias de la OMI y el MOPT. 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 45.- 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 46.- 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 operador portuario la documentación que se indica en el artículo 49 de este Reglamento.

ARTÍCULO 47.- Las naves serán visitadas de acuerdo con el orden de arribo, siguiendo las prioridades que se establecen en este Reglamento.

ARTÍCULO 48.- No podrá persona alguna subir o bajar de las naves, ni cargar o descargar mercancías mientras la nave no haya sido oficialmente recibida y el operador portuario lo haya autorizado.

CAPÍTULO III

Documentación e información requerida

ARTÍCULO 49.- Adicionalmente a la información y documentación requerida en el Artículo 35 de este Reglamento, en el momento de la Visita Oficial, el Capitán o el agente del armador obligatoriamente entregarán al representante del operador portuario la siguiente documentación:

- a) 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.
- b) Lista de pasajeros, tripulantes, equipajes, pacotilla y carga de correo (Convenio Postal Universal).
- c) Declaración Marítima de Sanidad.
- d) 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).

- e) Las certificaciones vigentes de casa clasificadora (survey) del buen estado técnico de las grúas y aparejos del buque

ARTÍCULO 50.- Los documentos que deben entregarse tendrán que ser presentados de forma física o digital al operador portuario.

CAPÍTULO IV Despacho y zarpe

ARTÍCULO 51.- 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.

ARTÍCULO 52.- 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 Operador portuario lo informará a la Capitanía de Puerto para lo de su competencia. En caso contrario, el Operador portuario, le remitirá una comunicación en la que conste que el barco no tiene asuntos pendientes.

ARTÍCULO 53.- Si no hubieran cumplido los requisitos mencionados anteriormente, las autoridades competentes impedirán la salida de la nave.

ARTÍCULO 54.- La Capitanía de Puerto es la Autoridad competente para autorizar el zarpe o para negarlo.

TÍTULO IV ATRAQUE Y DESATRAQUE

CAPÍTULO I Asignación de Puestos de Atraque y Prioridades

ARTÍCULO 55.- El Operador portuario 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 operador portuario atenderá la gestión que al efecto le presente la Autoridad Portuaria.

La asignación de los puestos de atraque en Puerto Caldera 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 Remolcaje para que los movimientos queden debidamente coordinados con todos los actores.

Se define y regula a continuación la aplicación del concepto de Ventana de atraque, mismo que queda a discreción del INCOP (directamente o a través del operador portuario) su aplicación o el cese de la misma, de acuerdo con lo a continuación descrito:

Ventanas de atraque (Berth window), consiste en reservar a un buque, por un lapso determinado un puesto de atraque (muelle) para operar, siempre que este sea de recalada fija semanal, en un día específico.

Asignación de la ventana: El criterio para la asignación de la ventana de atraque será la solicitud expresa de la línea y el operador portuario se reserva el derecho de asignarlas o negarla. En el caso que la terminal reciba dos solicitudes de asignación de ventanas, para el mismo lapso y muelle, si la va a asignar, tendrá prioridad la línea o servicio que movilice mayor volumen de carga.

Lo anterior no constituye un derecho para el usuario, es un beneficio de organización operativa, por lo tanto, el operador portuario por necesidad operativa u organización del puerto podrá suspender y/o retirar las ventanas de atraque en cualquier momento, siempre comunicando al usuario por lo menos con 30 días de antelación.

Tiempo de ventana: Se definirá con cada línea interesada, acorde a las estadísticas de carga del último trimestre y a las productividades portuarias según el tipo de buque. La ventana asignada se revisará trimestralmente y se ajustará de ser necesario.

Pérdida de la ventana: La ventana de Atraque se sostendrá por un máximo de 2 horas, si pasado dicho lapso el buque no está listo para atracar, perderá la Ventana de Atraque y el muelle se asignará a otro usuario y el buque que perdió la Ventana pasará a fila regular de atraque. Se considera que un buque está listo para atracar cuando ha cumplido con todos los requisitos portuarios para dicho fin y ha terminado satisfactoriamente la Visita Oficial.

Sanciones: Si el buque pierde la Ventana de Atraque o llegada tardía, deberá cancelar la suma de \$1.200 (Mil doscientos dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América) por cada evento y adicionalmente deberá pagar el “Falso Flete” ocasionado.

El Buque que perdió la ventana, se reprogramara según las prioridades de atraque como lo establece el artículo 57.

Otros: Si por razones de caso fortuito, fuerza mayor, necesidad operativa o interés público, es necesario suspender, cancelar o modificar la ventana de atraque, el operador portuario podrá hacerlo sin que esto signifique un derecho de resarcimiento del usuario.

ARTÍCULO 56.- Por regla general, se asignará puesto de atraque considerando los siguientes criterios generales:

a) Reglas Generales sobre turnos de atraque:

- 1) La nave que tenga Ventana de Atraque 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.
- 2) 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, de acuerdo con el artículo 42, siguientes y concordantes.
- 3) 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 operador portuario, reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.
- 4) 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.
- 5) 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.

b) Las prioridades de atraque de las embarcaciones se establecen de la siguiente manera:

En los puestos de Atraque Nos.1, 2 y 3:

Puesto 1	Puesto 2	Puesto 3
1. Crucero	1. Crucero	1. Crucero
2. Nave portacontenedores con ventana de atraque	2. Nave portacontenedores con ventana de atraque	2. Ferry con ventana de atraque (Carga intermodal)
3. Nave portacontenedores full reefer (sin ventana)	3. Nave portacontenedores full reefer (sin ventana)	3. Atuneros
4. Nave portacontenedores de servicio regular (sin ventana)	4. Nave portacontenedores de servicio regular (sin ventana)	4. Nave portacontenedores full reefer (sin ventana)

5. Roll-on Roll-Off y Car carrier	5. Roll-on Roll-Off y Car carrier	5. Nave portacontenedores de servicio regular (sin ventana)
6. Carga general	6. Carga general	6. Roll-on Roll-Off y Car carrier
7. Atuneros	7. Atuneros	7. Carga general
8. Graneleros	8. Graneleros	8. Graneleros

Las embarcaciones indicadas en el cuadro anterior y que están designadas para su atraque en los puestos 1, 2 y 3, que arriben a Puerto Caldera con un calado superior al puesto de atraque asignado para su atención, podrán entrar a operar en forma condicionada a la terminal granelera (puesto No. 4) y viceversa, en los momentos en que esta terminal se encuentre desocupada y hasta que haya presencia de buques graneleros, containeros o multipropósitos que cumplan con los requisitos para atracar.

c) En el puesto de Atraque No.4:

1. Naves por descargar gráneles sólidos y/o líquidos de importación.

La prioridad se aplica tanto a las naves nacionales como extranjeros que arriben a los puestos objeto de estas regulaciones, el Operador portuario podrá, a necesidad operativa, invertir la prioridad de los puestos entre barcos graneleros y porta contenedores.

En los casos donde exista un puesto de atraque sin utilizarse por un tiempo determinado, a solicitud del cliente se podrá utilizar la ventana de oportunidad, estas solicitudes se asignarán acorde a la conveniencia operativa a criterio del operador.

Sin embargo, el operador portuario deberá de programar los buques y asegurar al usuario, de tal manera que un buque se programe contra su arribo y no podrá ser desplazado en la “cola” por buques con llegadas posteriores, Lo anterior no aplica para buques con ventana de atraque.

ARTÍCULO 57.- Este régimen de prioridades no se aplica para las siguientes excepciones:

- a) Naves pertenecientes al Ministerio de Seguridad Pública y demás instituciones del Estado, siempre que no estén afectados al tráfico comercial.
- b) Embarcaciones de las autoridades del orden público (Ley No. 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).
- c) Embarcaciones pertenecientes a los cuerpos de bomberos o servicios médicos.
- d) Embarcaciones que el INCOP exceptúe por razones de interés público y conveniencia nacional, mediante resolución administrativa, debidamente razonada. En este caso las naves cuyo atraque sea anticipado por las razones descritas en este inciso, deberán

compensar los costos incrementales que esta resolución genere, a la embarcación que desplaza en turno y que hayan arribado previamente a Puerto Caldera y que sean afectadas directamente por dicha resolución. Los costos para compensar serán: Remolcaje, practicaje, lanchaje, amarre, desamarre y fondeo.

ARTÍCULO 58.- 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 operador portuario. Todos los costos relacionados con este servicio son por cuenta del armador o su representante.

ARTÍCULO 59.- El operador portuario 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 60.- El operador portuario 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 operador portuario. Los costos serán responsabilidad del armador, agente naviero o su representante, si el movimiento es a solicitud de éstos.

ARTÍCULO 61.- Perderán el derecho de prioridad en el atraque e inicio de operaciones, las naves que se encuentren en los siguientes casos:

- a) Cuando lleguen con averías en sus sistemas de traslación o en los equipos de carga y descarga.
- b) 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.
- c) Las naves que no vayan a iniciar operaciones inmediatamente después de su arribo al puerto o que no tengan el 100% de su carga de exportación anunciada lista dentro de la terminal y con orden de embarque. Estas naves deben permanecer en la zona de fondeo. Se exceptúa de lo anterior a la nave con ventana de atraque con carga multimodal y/o intermodal, en pro de la eficiencia operativa del Terminal portuario.
- d) Las naves que estando fondeadas y les corresponda en turno el atraque, no hagan uso del servicio, pasarán de último y el atraque se programa después de los fondeados al momento en que renuncia a su derecho de atracar.
- e) Las naves que no hayan cancelado el valor de los servicios solicitados y que no se encuentren al día con sus obligaciones ante el operador y la autoridad portuaria, pasarán de último y el atraque se programa después de los fondeados al momento en que renuncia a su derecho de atracar.
- f) 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 operador portuario 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 II

Regulaciones para el Atraque y Desatraque

ARTÍCULO 62.- Las maniobras de atraque y desatraque serán realizadas por el 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 desatracar.

ARTÍCULO 63.- 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 operador portuario 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 64.- Toda nave atracada deberá estar lista para maniobrar o cambiar de sitio, cuando a juicio del operador portuario 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 65.- Terminadas las operaciones de carga y descarga, la embarcación deberá abandonar el puesto de atraque hasta una hora después. De no hacerlo se deberá cancelar la suma de \$1.200,00 (Mil doscientos dólares sin centavos, moneda de curso legal de Estados Unidos de América) por hora o fracción que permanezca atracado. Se tendrán como excepciones a esta regla las siguientes:

- a) Los buques con carga en tránsito que deban realizar un DRAFT SURVEY (medición de calados) podrán permanecer atracados, una vez concluida la operación hasta dos horas sin la imposición del cargo por no hacer el abandono del muelle.
- b) En los casos de demoras causadas debido a la operatividad del puerto y mientras subsistan las condiciones que ocasionan el atraso, no se dará la imposición del cargo por no hacer el abandono oportuno del muelle. Una vez desaparecidas esas causas se procederá conforme corresponda. Cuando se presten servicios conexos al buque estos deberán realizarse durante las operaciones de carga y descarga a fin de no ocasionar atrasos.

En el caso de las ventanas de atraque, las sanciones se aplicarán en concordancia con lo dispuesto en el artículo 55 del presente reglamento.

En el caso de los puertos administrados por INCOP, se aplicará esta norma cuando el puerto requiera rotación por espera de buques según la programación de cada muelle.

ARTÍCULO 66.- Toda embarcación que, estando atracada en los muelles, fondeada o en tránsito en la zona de maniobra 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 67.- En caso de incendio abordo, la nave debe ser desatraca inmediatamente con o sin ayuda de remolcadores y fondeada en aguas seguras donde se pueda atender el siniestro.

ARTÍCULO 68.- El atraque de naves que transporten productos de origen animal, vegetal, procesados o semiprocados, 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 69.- El operador portuario 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 70.- El operador portuario puede ordenar la suspensión de labores y el desatraque de una nave, por las siguientes razones:

- a) Cuando considere que la forma y condiciones de trabajo perjudican las labores portuarias y la atención de otros buques.
- b) Por razones de protección y de orden público.
- c) Por bajo rendimiento con base a los estándares exigidos por el operador portuario, 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.
- d) Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- e) Cuando las autoridades sanitarias lo determinen y justifiquen.
- f) A solicitud del cliente por falta de espacio en las áreas de almacenamiento administradas por el operador portuario, programadas para el recibo de los cargamentos: en este caso, podrá atracarse parcialmente la nave los costos en que se incurra, por concepto de maniobras (servicio de pilotaje, remolcadores, amarre y desamarre), serán por cuenta del usuario.
- g) Por falta de disponibilidad de transporte de carga o de otros elementos que garanticen labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata, en este caso, los costos en que se incurra, por concepto de maniobras adicional: (servicio de pilotaje, remolcadores, amarre y desamarre), serán por cuenta del representante de la nave.

- h) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos específicos que no deba proveer el operador portuario.
- i) Cuando no exista en el Puerto el 100% de la mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque. Se exceptúa de lo anterior a la nave con ventana de atraque con carga multimodal y/o intermodal, en pro de la eficiencia operativa del Terminal portuario.
- j) Cuando el agente naviero o el capitán se nieguen sistemáticamente a realizar las maniobras que por necesidades operativas ordene el operador portuario.
- k) Cuando el operador portuario detecte errores u omisiones en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque de la nave y no haya sido corregida oportunamente.
- l) Cuando el operador portuario encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplido en los plazos previstos.
- m) Cuando por acuerdo previo a su atraque, se haya considerado esa posibilidad.
- n) Cuando 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.
- o) Cuando a criterio del operador portuario se requiera por interés público o necesidades operativas, previamente justificadas.
- p) Deberá el operador portuario, desatraque cualquier nave que incumpla con lo preestablecido en el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación en los Puertos dados en Concesión o bajo jurisdicción del INCOP, de conformidad con lo estipulado en el artículo No.15 y siguientes numerales relacionados, siempre que se encuentre en cualquiera de los Puertos que sean Jurisdicción del INCOP, o que hayan sido dados en Concesión.

ARTÍCULO 71.- 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 72.- Durante la noche y mientras el barco esté trabajando, se debe mantener iluminación adecuada en las bodegas y escalas en uso. El operador portuario determinará si la iluminación es apropiada y de no serlo exigirá al capitán mejorar las condiciones.

ARTÍCULO 73.- 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 operador portuario informará este hecho a la autoridad competente para que aplique las sanciones del caso y el pago de los costos de la limpieza.

ARTÍCULO 74.- 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 protección del puerto.

ARTÍCULO 75.- Mientras se encuentre atracada, ninguna nave podrá hacer funcionar sus máquinas propulsoras para la realización de pruebas, salvo que cuenten con autorización del operador portuario.

ARTÍCULO 76.- Es obligación de toda nave mantener la escala de costado de las bodegas en buenas condiciones de uso y de las dimensiones adecuadas, con objeto de garantizar la seguridad abordo.

ARTÍCULO 77.- Todo buque atracado debe usar redes salva cargas de costado, en las escotillas que se encuentren en operación.

ARTÍCULO 78.- 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 79.- Las naves que porten explosivos en tránsito, deben poner señales especiales de día y de noche y atender las normas de seguridad de acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI).

CAPÍTULO III

Criterios Generales de Productividad

ARTÍCULO 80.- El operador portuario establecerá anualmente los indicadores de rendimiento, debidamente aprobados por la autoridad portuaria, 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 y de mejora continua. Los elementos a considerar son los siguientes:

- a) Tipo de carga (graneles, contenedores, vehículos, mercancía general, hierro y similares y cualquier otra).
- b) Equipos y aparejos para descargue y cargue.
- c) Equipos para transferencia de la carga.
- d) Tipo de Operación.
- e) Período de evaluación mínimo de un año.

En el caso de los graneles se medirá su productividad efectiva mínima ,de la siguiente manera:

a) Graneles no comestibles:

1. Fertilizantes: La unidad de medida que corresponda de conformidad con los contratos de concesión o cualquier otro instrumento legal.
2. Otros graneles no comestibles como: Clinker, coke, yeso, carbón mineral y otros que por sus características físicas no sean posible alcanzar el rendimiento anterior.

b) Graneles comestibles:

1. Cereales (maíz, trigo y soya): la unidad de medida que corresponda de conformidad con los contratos de concesión o cualquier otro instrumento legal.
2. Otros graneles comestibles como, por ejemplo: arroz, sal, destilados y cualquier otro, que por sus características físicas no sean posible alcanzar el rendimiento anterior, deberán ser justificados por el operador portuario en el estado de hechos.

ARTÍCULO 81.- Criterios para aplicar la metodología de productividad de graneles. Las siguientes son condiciones de carga que hacen difícil llegar a las productividades pactadas en el Contrato o instrumento legal y que por lo tanto son consideradas para no aplicar la metodología de cálculo de productividad.

- a) Existencia de separaciones: identificadas en los estados de hechos o documento que corresponda.
- b) Baja densidad: Existe dificultad de extracción de productos con baja densidad, tales como harinas y destilados, que involucra, además, la movilización de personal adicional. En esta categoría se incluyen, pero no se limitan a: destilado, malta, harina (de cualquier tipo), arroz, cascarilla de soya y gluten.
- c) Dureza / Compactación: Se tiene que la dureza total del producto afecta en la descarga, pues este tipo de carga tiende a compactarse. Debido a esto se requiere tiempo y personal adicional para asegurar que sea manejable con la maquinaria. Así mismo, puede generar obstrucción en las tolvas.

- d) Otros que, por sus condiciones físicas, químicas u otra que no permita evaluar la productividad.

Aspectos funcionales del puerto que afectan el diseño de la metodología de cálculo. Las siguientes características deben considerarse para el cálculo de la productividad

- e) Cargas bajas: La existencia de escotillas con poco producto, donde se obliga a la inserción de barredores para acomodar la carga y dificulta el uso de las almejas para recoger el producto.
- f) Desequilibrio: Se refiere a la distribución de la carga total entre las escotillas del buque. Afecta en los límites del tiempo operativo, ya que bodegas más llenas requieren más tiempo para vaciarse mientras las de baja carga ya han culminado labores.
- g) Otros.

TÍTULO V
EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE MERCANCÍAS
CAPÍTULO I
Embarque y Desembarque de Mercancías

ARTÍCULO 82.- Toda operación portuaria será planificada de antemano por el operador portuario, 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.

Se establece como de uso obligatorio el equipo del puerto en las operaciones portuarias y de conformidad a las tarifas correspondientes. Sólo en casos de excepción y cuando el equipo del puerto no esté disponible, se permitirá el uso de equipo de terceros, coordinado por el agente y/o importador y acorde a lo establecido en el artículo 194 de este Reglamento.

ARTÍCULO 83.- El operador portuario 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 84.- El operador portuario 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.

ARTÍCULO 85.- 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 operador portuario informará al capitán de la nave y a su agente naviero cuando la carga a desembarcar o embarcar, incluyendo contenedores, presente averías o daños de empaque.

ARTÍCULO 86.- 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 operador portuario no asume responsabilidad de orden civil o penal por esos conceptos.

ARTÍCULO 87.- Todas las mercancías que lleguen a las terminales por vía marítima y terrestre deben estar suministradas, conforme su naturaleza, de embalaje o envase fuerte y apropiado a su condición y al manejo que requieren.

ARTÍCULO 88.- 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 por embarcar o desembarcar deben venir libres de marcas o etiquetas IMO.

ARTÍCULO 89.- El operador portuario 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 90.- El operador portuario responde por la recepción en patios y bodegas de la carga de exportación, su transferencia, cargue y estiba a bordo.

ARTÍCULO 91.- 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 operador portuario, de la agencia naviera y del capitán del buque en la que se haga constar las condiciones encontradas y se exima al operador portuario 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 II

Mercancías de Importación

ARTÍCULO 92.- El operador portuario responde por la desestiba y descarga de las mercancías de importación.

ARTÍCULO 93.- 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, en caso contrario no se podrá garantizar la productividad esperada, de existir problemas con el equilibrio de la carga el operador portuario lo informara a la autoridad portuaria.

ARTÍCULO 94.- El armador o su representante debe enviar previamente al operador portuario, 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 registradas en el estado de hechos. Estas observaciones deben ser firmadas por el representante del agente del armador y por la tarja del operador portuario 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 mercancías recibidas, las anotaciones hechas por el representante del operador portuario se consideran exactas.

ARTÍCULO 95.- En el recibo de la carga del buque por parte del operador portuario, 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 96.- El operador portuario tendrá los mismos derechos y protección que los barcos porteadores en relación con el conocimiento de embarque.

ARTÍCULO 97.- Se considera que en la carga de importación constituyen consignación única, todos los bultos que figuran en el mismo conocimiento de embarque, aun cuando sean de diferentes marcas, tipo, contenido peso y tamaño.

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

CAPÍTULO III

Mercancías de Exportación

ARTÍCULO 98.- El armador o su representante, debe enviar previamente al operador portuario 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 operador portuario.

ARTÍCULO 99.- Una vez terminadas las operaciones de embarque, el armador o su agente, deben entregar al operador portuario, el conocimiento de embarque emitido y el manifiesto. En la remisión se debe indicar si hay modificaciones o correcciones a la información suministrada inicialmente.

ARTÍCULO 100.- Una nave que llegue al puerto para tomar exclusivamente carga de exportación, podrá atracar siempre y cuando el 100% de su carga se encuentre dentro del terminal, de no ser así, el operador portuario puede disponer el retiro de la nave del muelle por cuenta del armador, según se describe en los artículos 61 y 70 de este Reglamento respectivamente.

ARTÍCULO 101.- Cuando se vayan a cargar mercancías entregadas por el agente naviero, este debe coordinar el atraque y la llegada de carga al puerto con el operador portuario. Este último debe de supervisar y vigilar que no se presente pérdidas de tiempo por las operaciones de embarque.

ARTÍCULO 102.- Una vez atracada la nave, se recibirán del agente naviero 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, no obstante, se podrán recibir cargas que no se encuentren en tiempo, para ello el operador portuario aplicara el cobro el respectivo por evento fijado como un precio, por motivos de reprogramación de las operaciones.

ARTÍCULO 103.- El transportador con carga de exportación, se debe ajustar estrictamente a las políticas de seguridad del operador portuario, en relación con el lugar de acceso, turno de ingreso, circulación dentro del terminal y lugar de entrega y descarga.

ARTÍCULO 104.- La entrega de cargas de exportación a una nave diferente a la indicada inicialmente, debe ser autorizada por la aduana y el armador comunicará al operador portuario, a cual nave estará consignada la carga. 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, carga y estiba serán por cuenta del armador que recibe.

ARTÍCULO 105.- 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 IV **Mercancías en Tránsito**

ARTÍCULO 106.- Se considera carga en tránsito la siguiente:

- a) Cuando ingrese al terminal de Caldera por vía marítima, permanezca en él y sea embarcada nuevamente en un buque diferente.

- b) Cuando ingrese a territorio nacional por las fronteras terrestres o por otros puertos del país y se embarque por el terminal de Caldera.
- c) Cuando ingrese al terminal de Caldera por vía marítima y salga del territorio nacional por cualquier otro lugar.

ARTÍCULO 107.- Todos los casos de mercancías en tránsito requieren autorización previa del Operador portuario de carga y el cumplimiento de las normas aduaneras que regulan esta actividad.

ARTÍCULO 108.- El Operador portuario de carga es responsable por la protección de las mercancías en tránsito durante su permanencia en la terminal.

ARTÍCULO 109.- 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 V

Transporte y Manipulación de Carga Peligrosa

ARTÍCULO 110.- El término de carga peligrosa se aplica a aquellas mercancías clasificadas como tales por el IMCO (OCMI, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental). Toda carga clasificada como peligrosa debe ser informada con un tiempo de 48 horas de antelación a su llegada y además deben estar acompañadas de sus respectivas fichas de seguridad o MSDS.

ARTÍCULO 111.- 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 112.- 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 operador portuario, 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 Operador portuario 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 113.- Toda carga explosiva, biológica y las radioactivas debe ser retirada directamente del costado de la nave y sacada de inmediato del recinto portuario y no puede permanecer dentro del mismo, por lo tanto, el consignatario o su representante, son responsable por llenar todos los requisitos aduaneros y portuarios con anterioridad a esta operación.

Si no esta dispuesto el retiro inmediato de esta carga, el contenedor no podrá ser descargado del buque.

Las otras cargas peligrosas tales como: inflamables, corrosivas, oxidantes y venenosas, podrán permanecer en el recinto portuario sin derecho a días libres de almacenajes y deberán de pagar un recargo de \$10,00 (diez dólares, moneda de curso legal de Estados Unidos de América) por tonelada métrica por día.

ARTÍCULO 114.- 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.

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

ARTÍCULO 115.- 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 116- 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 117.- Durante las operaciones de carga o descarga de explosivos y productos inflamables, se deben colocar en el sitio y en las escalerillas de acceso, letreros indicativos de peligro y las prohibiciones pertinentes.

ARTÍCULO 118.- Toda carga clasificada como peligrosa debe tener colocado en parte visible el rótulo que especifique la clasificación IMCO para que el Operador portuario 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 VI

Descargue y Cargue de Líquidos Inflamables

ARTÍCULO 119.- Además de las disposiciones que se indican en el apartado anterior, durante las operaciones de descarga o carga 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, la verificación de esta condición antes de iniciar la operación es responsabilidad del armador y debe ser comunicada al operador portuario.

ARTÍCULO 120.- 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 121.- 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 122.- 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, estas acciones son responsabilidad del armador.

ARTÍCULO 123.- El trasiego de líquidos inflamables a camiones tanque se permitirá únicamente cuando el punto de inflamación del producto sea superior a los 71° Grados Celsius, esta medición es responsabilidad del armador.

TÍTULO VI RECEPCION, ENTREGA Y ALMACENAMIENTO DE CARGA

CAPÍTULO I Recepción de Carga de Exportación.

ARTÍCULO 124.- En términos generales la carga de exportación deberá estar entregada al operador portuario de carga 12 horas antes del primer atraque de la nave. Se exceptúa de lo anterior a la nave con ventana de atraque con carga multimodal y/o intermodal (ferry), en pro de la eficiencia operativa del Terminal. El usuario podrá llegar y entregar de previo al (cut off) 3 horas antes del primer atraque programado de la nave.

ARTÍCULO 125.- Para que la carga sea recibida por el operador portuario se deben llenar los siguientes requisitos:

- a) Debe figurar en la lista de carga de la nave.
- b) Presentar la póliza aduanera de la cual se entregará copia al operador portuario y donde consten los permisos, el pago de impuestos y la autorización de la aduana para exportar.
- c) Entregar al Operador portuario 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 II

Entrega de Carga de Importación

ARTÍCULO 126.- Todo usuario para retirar o introducir carga del terminal marítimo podrá remitir de manera digital al operador portuario, la solicitud de servicios detallando:

- a) El número del documento aduanero que autoriza fiscalmente el ingreso o salida de la carga.
- b) El número de comprobante de pago al operador portuario, el cual debe estar de previo cancelado.
- c) Otros permisos que requieran cargas especiales por sus dimensiones o características de igual forma se podrán remitir digitalmente.

ARTÍCULO 127.- La carga de importación se entregará durante las veinticuatro horas del día, previa coordinación con el operador portuario.

ARTÍCULO 128.- Toda partida o consignación que se comienza a retirar de bodegas o patios se debe hacer ininterrumpidamente hasta finalizar; cuando se atienden clientes simultáneamente podrán realizarse retiros parciales.

ARTÍCULO 129.- Cuando una mercancía sobrepase el plazo de almacenamiento, establecido por la Ley General de Aduanas y no se haya realizado el desalmacenaje, 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 mercancía de conformidad con lo establecido en dicha ley.

ARTÍCULO 130.- El operador portuario entregará al porteador las mercancías debidamente chequeadas y con anotación sobre su condición. Con este acto finaliza la responsabilidad del operador portuario en relación con la carga.

CAPÍTULO III

Plazos Libres de Cargo Tarifario de Almacenamiento

ARTÍCULO 131.- Las mercancías recibidas en los patios y bodegas de la terminal tendrán 3 días naturales libres del pago de almacenaje, en el caso del muelle de Golfito, este plazo será de 10 días naturales, contados a partir de la fecha de recepción (Se exceptúa de lo anterior la carga contenedorizada, cuyo almacenaje de gracia se rige por lo dispuesto en el artículo 145 de este Reglamento.

Si a raíz de la existencia de una congestión generadora de un atraso real, producto de situaciones atípicas tales como: marejadas o condiciones climáticas que no permitan la operación de puerto certificadas por Capitanía de Puerto, que obliguen a desatracar los buques, según indicación escrita de la Autoridad Portuaria para atender la normal operación del Puerto, se genera un atraso en el atraque de estas naves debidamente comprobado, se ampliará el plazo de almacenamiento gratuito

de contenedores (carga contenedorizada de exportación) supeditado al lapso del evento hasta por un plazo máximo de 10 días, para lo cual, debe mediar comunicación expresa por parte de la Autoridad Portuaria.

Toda carga peligrosa, que se almacenen en la terminal no tendrá días libres de almacenaje.

ARTÍCULO 132.- Cuando el ingreso o recepción indicados en el artículo anterior se extiende por más 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 cada 24 horas del día correspondiente.

TÍTULO VII REGULACIONES EN LA TERMINAL MULTIPROPÓSITO

CAPÍTULO I Disposiciones Generales

ARTÍCULO 133.- Se define para el almacenamiento de contenedores los patios números 1,2,3,4,6 y 7; los que se adicionen en el futuro con autorización de la administración concedente; además, los puestos de atraque 1, 2 y 3, conforme con la prioridad indicada en el artículo 56 de este Reglamento.

ARTÍCULO 134.- Para todo lo que no esté específicamente contemplado en este capítulo, son aplicables las demás disposiciones de este reglamento.

ARTÍCULO 135.- Las naves portacontenedores tendrán prioridad de uso de los puestos de atraque de la terminal, según la prioridad establecida en este reglamento.

ARTÍCULO 136.- El anuncio y confirmación de arribo de la nave se debe ajustar a lo dispuesto en la regla respectiva de este reglamento.

ARTÍCULO 137.- El armador o su agente deben entregar el programa de descarga y carga al Operador portuario de carga con veinticuatro horas de anticipación a la llegada de la nave.

ARTÍCULO 138.- Con el aviso de arribo, el armador o su agente deben entregar tres copias en formato electrónico 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 139.- Para la entrega de cada contenedor de importación, el Operador portuario de carga lo hará de acuerdo con el listado oficial que publica la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda en el sistema de esta autoridad.

ARTÍCULO 140.- 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.

1. Que el contenedor que se retira corresponda a la autorización expedida por el armador.
2. El estado de los sellos y precintos.
3. 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.

1. Que el contenedor corresponda al listado entregado por el armador.
2. El estado de los sellos y precintos.
3. 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.

1. 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.
2. 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 141.- 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, en caso de que se presente este tipo de condición.

ARTÍCULO 142.- 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 según lo disponga la legislación aplicable en materia de transporte de carga. El Operador portuario de carga no asume responsabilidad por sanciones que apliquen las autoridades viales nacionales o extranjeras por violación a los límites de carga establecidos.

ARTÍCULO 143.- Los daños que puedan sufrir los equipos del Operador portuario 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 Operador portuario de carga no será responsable de las repercusiones de esta decisión, las mismas correrán por cuenta del exportador o embarcador

ARTÍCULO 144.- La mercancía descargada de un contenedor LCL a bodega, gozará del plazo libre de cargo tarifario por almacenaje establecido en el Reglamento, en caso de que se presente este tipo de condición y conforme al artículo 141.

ARTÍCULO 145.- Los plazos libres del cargo tarifario por concepto de almacenamiento en la terminal de contenedores son los siguientes:

- a) Para contenedores llenos de importación o exportación tres días naturales a partir del día de descarga o de ingreso a la terminal.
- b) Para contenedores vacíos que hayan sido desembalados en la terminal, tres días naturales a partir de la desconsolidación.
- c) Para los contenedores vacíos de importación o exportación, tres días naturales a partir del descargue o de su ingreso a la terminal.
- d) Todos los contenedores de carga peligrosos que se almacenen en la terminal no tendrán días libres de almacenaje.

La contabilización del plazo libre de cargo tarifario inicia de acuerdo con lo arriba indicado en términos generales, o en su defecto, desde el momento que es posible hacer retiro o entrega efectiva de los contenedores en el recinto portuario. Esto con el fin de optimizar el uso del espacio de almacenamiento disponible en el Puerto. Lo anterior, salvo lo establecido en el artículo 131 de este Reglamento.

ARTÍCULO 146.- 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 I Disposiciones generales

ARTÍCULO 147.- 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 operador portuario y se regirá por este reglamento y los respectivos procedimientos de protección.

El operador portuario por medio de la unidad responsable de la protección portuaria velará por el cumplimiento de estas normas.

ARTÍCULO 148.- El Complejo portuario se define como el espacio que ocupan las instalaciones administrativas y el recinto o área portuaria debidamente demarcada.

ARTÍCULO 149.- La zona de maniobra es en esencia el área que se utiliza para movilizar embarcaciones hasta el puesto de atraque y debe permanecer libre de embarcaciones por razones de seguridad a la navegación y de protección.

ARTÍCULO 150.- Es prohibida la navegación en la zona de maniobra para toda embarcación de recreo o propiedad de particulares, sea de motor o vela sin la autorización de la autoridad competente.

ARTÍCULO 151.- Únicamente se permitirá el ingreso y permanencia dentro del recinto o área portuaria a las siguientes personas:

- a) Empleados del operador portuario debidamente identificados y que por razón de su trabajo requieran ingresar al área portuaria.
- b) Empleados del operador portuario que por razón de sus funciones deban ingresar para atender turnos de trabajo.
- c) Personal contratado por el operador portuario debidamente identificado y que por razón de sus labores deben ingresar y permanecer dentro del a al área portuaria.
- d) Personas autorizadas por el Operador portuario o la unidad responsable de la protección portuaria. Esta autorización se dará previa solicitud del interesado.
- e) Funcionarios del INCOP informando a la unidad responsable de la protección 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 152.- Es prohibido el ingreso de vehículos particulares al área portuaria, salvo autorización expresa del Operador portuario o la unidad responsable de la protección portuaria. No obstante, se permitirá el libre tránsito al resto del complejo portuario en horario de oficina, respetando las políticas de protección y seguridad establecidas.

ARTÍCULO 153.- Los vehículos para transporte de carga se ajustarán a lo dispuesto en los artículos del 167, siguientes y concordantes.

ARTÍCULO 154.- De acuerdo con la Ley N° 9028 es prohibido fumar dentro del recinto portuario.

ARTÍCULO 155.- Es prohibido el ingreso al área portuaria con armas de fuego, contundentes o punzocortantes o bajo los efectos del alcohol o drogas.

El incumplimiento de esta disposición y del artículo 154 de este Reglamento causará una llamada de atención por la primera vez y en caso de reincidencia, se solicitará la salida de la instalación portuaria y la prohibición de ingreso. El visitante deberá de acatar en todo momento las normas y protocolos del Operador Portuario.

CAPÍTULO II Ingreso de Personas

ARTÍCULO 156.- El ingreso de personas al recinto portuario se hará únicamente por la puerta destinada a tal fin donde se verificarán la identidad de la persona y la autorización de ingreso, portando el equipo de protección personal respectivo. No obstante, se permitirá el libre acceso al resto del complejo portuario en horario de oficina, respetando las normas de protección y seguridad establecidas y observando un buen comportamiento.

ARTÍCULO 157.- Todas las personas que ingresen, con excepción de los empleados del Operador portuario, con funciones en el área portuaria y conforme al artículo 151 de este Reglamento, deberá acatar las políticas de ingreso establecidas por el operador portuario.

ARTÍCULO 158.- Toda persona vinculada al quehacer portuario y conforme con el artículo 151 de este Reglamento, debe proveerse de una autorización para poder ingresar al recinto portuario. Existen tres tipos:

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

ARTÍCULO 159.- Se otorgarán autorizaciones permanentes al Presidente Ejecutivo, Gerente General, Secretario Fiscalizador, Jefatura de la Unidad Técnica de supervisión y control y el director portuario de INCOP. Además, a los empleados del operador portuario con funciones dentro del recinto portuario y a los ejecutivos de los usuarios autorizados, previa solicitud por escrito; todos ellos deberán de cumplir con las normas de seguridad y protección establecidas.

ARTÍCULO 160.- Las autorizaciones temporales se otorgan a los ocasionales y a los empleados de los usuarios que deban realizar constantemente labores en el recinto e indicarán su vigencia.

ARTÍCULO 161.- Las personas que ingresen en calidad de visitantes, recibirán una autorización de visitante del operador portuario mediante la unidad responsable de la protección portuaria y deben cumplir con lo estipulado en el artículo 151 de este Reglamento.

ARTÍCULO 162.- Todas las autorizaciones de ingreso deben acatar las políticas de ingreso establecidas por el operador portuario. En los puertos administrados por el INCOP, cada autorización tendrá un número asignado por la unidad responsable de la protección portuaria, se exceptúan los tours operadores o permisionarios, que el control de estos es llevado por la Dirección de Operaciones Portuaria y el oficial de Protección de instalaciones Portuaria de INCOP.

ARTÍCULO 163.- Cuando una persona pierda su carné de autorización, debe informarlo al oficial de protección de instalaciones portuaria, para la expedición de una nueva tarjeta, previo pago del valor de expedición.

ARTÍCULO 164.- El Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias llevará el control y registro de los pases otorgados. Los pases permanentes y temporales requieren la autorización del Gerente General del Operador portuario, los demás por el oficial.

ARTÍCULO 165.- El pase otorgado a una persona no autoriza el ingreso de su vehículo particular.

ARTÍCULO 166.- 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 atenderlos avisos de precaución o peligro. Los pases permanentes y los temporales son intransferibles.

CAPÍTULO III

Control de Otros Vehículos para Transporte de Carga.

ARTÍCULO 167.- Los vehículos de transporte de carga para ingresar al recinto portuario a dejar o tomar carga, deben cumplir las siguientes disposiciones:

- a) Portar la solicitud del usuario para retirar mercancías de importación o descargar mercancías de exportación.
- b) Presentar revisión técnica vehicular al día.
- c) Permitir la inspección del vehículo y de la documentación para confrontar la información contenida en la solicitud.
- d) Presentar póliza de seguro vehicular al día.
- e) Al ingreso a la terminal el chofer del vehículo deberá someterse al cumplimiento de los protocolos de revisión por parte del Operador Portuario.
- f) Permiso de conducir vigente y acorde al vehículo a conducir.

ARTÍCULO 168.- Al ingresar, el conductor entregará la licencia de conducir vigente y acorde a la categoría del vehículo, los acompañantes su cédula de identidad al personal de protección en la puerta de acceso al recinto portuario. El personal de protección 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, ya sea en forma física o digital.

ARTÍCULO 169.- Los vehículos ingresarán a tomar o dejar carga según la programación del Operador portuario. Tan pronto concluyan su labor, deben salir del recinto portuario.

ARTÍCULO 170.- Todo vehículo que ingrese al recinto portuario para retirar mercancías preferiblemente debe estar totalmente vacío.

ARTÍCULO 171.- Los vehículos que ingresan carga de exportación no podrán ingresar ninguna mercancía diferente a la declarada en los documentos de exportación. De existir alguna discrepancia, el personal de protección impedirá su ingreso.

ARTÍCULO 172.- Al salir del recinto portuario, el conductor del vehículo debe entregar al personal de protección en la puerta de salida, el original de la autorización de salida de carga firmada por el encargado del despacho 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 protección 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.

ARTÍCULO 173.- Los oficiales de protección en los accesos, tienen la obligación de acatar las políticas de PBIP establecidas por el operador portuario.

ARTÍCULO 174.- Los camiones cisterna que operan con carga peligrosa deben cumplir con el Reglamento para el Transporte Terrestre de Productos Peligrosos y contar con la autorización de la autoridad competente para el transporte de estos productos.

ARTÍCULO 175.- Al ingresar al recinto portuario, todo vehículo debe declarar a la protección portuaria, 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 176.- La salida de equipos o herramientas propiedad del operador portuario requiere de la autorización del jefe de la dependencia responsable por su custodia. La autorización se debe enviar previamente a la unidad responsable de la protección para que instruya a los vigilantes.

ARTÍCULO 177.- Cuando se sorprenda la sustracción de mercancías de la nave o de equipos, herramientas, materiales propiedad del Operador portuario, el oficial de protección procederá a proteger los bienes sustraído y dar parte de inmediato a su superior y las autoridades de policía.

CAPÍTULO IV

Permanencia de Vehículos para Transporte de Carga dentro del Recinto Portuario

ARTÍCULO 178.- 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 operador portuario, así como en el caso de accidentes con respecto a terceros.

ARTÍCULO 179.- El Operador portuario 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 180.- 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 Kilómetros 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, a excepción de tránsito a sodas y baños.
- g) Cumplir con las normas de seguridad y protección en todo momento

TÍTULO IX

SERVICIOS QUE BRINDA EL OPERADOR PORTUARIO

CAPÍTULO I

Definición y Descripción de los Servicios

ARTÍCULO 181.- El operador portuario es responsable de la administración de la infraestructura y por la prestación de todos los servicios a las naves y a la carga, con excepción de los servicios del Operador Marítimo (Pilotaje, el Remolcaje, Servicio de lancha), los servicios de fondeo y ayudas a la navegación son responsabilidad de INCOP.

Sin embargo, todos aquellos servicios marítimos o portuarios, sin excepción, que estén siendo ofrecidos por terceros en los puertos con jurisdicción de INCOP, autorizados por esa Autoridad Portuaria y que carecen de un pago específico al INCOP ya sea de forma directa o indirecta (a través de un canon a las concesionarias) para brindar sus servicios, deberán pagar al INCOP un canon del 15% de los ingresos facturados, con la excepción de los servicios de pilotaje que se brindan en el Muelle de Golfito, que pagarán un 5% de canon.

En los Puertos Concesionados el director portuario o el administrador de cada muelle, coordinará con estos terceros, para que previo a ofrecer esos servicios depositen el valor estimado del canon. Una vez prestado ese servicio, deberá remitir lo facturado, con el visto bueno del respectivo puerto, para que se efectúe la correspondiente liquidación sobre la base del depósito previamente efectuado. En caso de que el depósito sea menor al pago correcto, el tercero debe cancelar inmediatamente la diferencia que corresponda; de no hacerlo, no se le permitirá que vuelva a ofrecer sus servicios en los puertos con jurisdicción de INCOP.

ARTÍCULO 182.- El Operador portuario 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 mercancía.
- 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 personal de refuerzo.
- 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 a bordo.

CAPÍTULO II

Servicios a las Naves

ARTÍCULO 183.- 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 suelta la última línea de amarre al zarpe. Su tarifa es por metro de eslora/hora o fracción.

ARTÍCULO 184.- 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 (cuadrilla de guardacabos) 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 185.- El Operador portuario de carga podrá disponer el movimiento de una nave a otra posición de atraque o a fondeo por excepción de operación (Doble Maniobra), lo cual será entendido como situaciones poco comunes o frecuentes. En estos casos, el operador portuario deberá notificar dicha situación al operador portuario de remolcador y a la Autoridad Portuaria.

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

- a) El buque no puede operar por fallas técnicas.
- b) Atraque condicionado del buque por crucero, excepto pacto en contrario.
- c) El buque no puede operar por condiciones de 6 horas de lluvia o eventos climáticos.
- d) Uso de ventana de oportunidad.

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

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

Evento causante de Doble Maniobra	Buque Entrante	Buque Saliente	Prestador del Servicio	Tarifa a Aplicar
1. Bajo rendimiento promedio del buque.		X		FULL
2. Buque no puede operar: A) Falla técnica que impida la correcta operación de la nave		X		EXCEPCION
b) lluvia	X	X		EXCEPCION
3. Acuerdo mutuo	X			FULL
4. Atraque condicionado				
4.1. Por crucero (artículo 212). A orden del operador portuario			X	EXCEPCION
4.2. Por crucero (artículo 212). Excepto pacto en Contrario	X			EXCEPCION
4.3. Ventana de oportunidad	X			EXCEPCION
5. Buque con mala estiba		X		FULL
6. Ingreso por declaración de razones de orden público y conveniencia nacional	X			FULL
7. Movilización por conveniencia operativa	X	X	X	FULL

Definiciones

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

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

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

2. Buque no puede operar:

A) Cuando por razones de fallas técnicas o cualquiera otra que impida la correcta operación de la Nave.

B) Cuando el caso sea por lluvia pasadas 6 horas, el Prestador del Servicio y el Agente del Buque revisaran las condiciones específicas de cada nave y tomaran la decisión que más convenga a la Operación del Puerto, en casos de divergencia primará la opinión del operador portuario en razones de operatividad, por esta razón un barco granelero solo podrá tener una doble maniobra y será reatracado en la primera posición disponible para reiniciar su operación.

3. Acuerdo Mutuo: Cuando los Agentes del Buque Saliente y el Buqueentrante han realizado un común acuerdo, sin perjuicio de ningún otro buque y haya obtenido el permiso del operador portuario

4. Atraque Condicionado:

4.1. Por crucero (artículo 212). A orden del operador portuario. Cuando el operador portuario instruya el atraque de un buque, asabiendas que deberá ser fondeado a la llegada de un crucero.

4.2. Por crucero (artículo 212). Excepto pacto en contrario. Cuando la ventana que deje un crucero sea conveniente para el buque entrante y quiera a voluntad usarla.

4.3. Ventana de Oportunidad. Cuando un buque quiera aprovechar la ventana de oportunidad dejada por otra nave para adelantar su descargue.

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

6. Ingreso por declaración de razones de orden público y conveniencianacional: Cuando por razones de Interés Público el Gobierno instruya al operador portuario desatracar un buque para darle atraque prioritario a otro buque.

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

ARTÍCULO 186.- Servicio de limpieza de muelle: Consiste en la limpieza del muelle ocupado por las naves y las instalaciones afectadas por la operación de dicha nave. Este servicio será prestado por el Operador portuario 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 187.- 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, el uso del utillaje y dispositivos de agarre de las nave (eslingas, fajas y similares) que sean necesarios para la carga y descarga de las mercancías, así como el servicio de tarja.

En el caso de la carga general de exportación no se incluye las labores de trinchaje ni los medios de trinca, lo cual será responsabilidad del consignatario de la carga.

a) Modalidades de operación de recepción de carga:

1. Modalidad Indirecta: Es la modalidad ordinaria en la que se debe realizar la operación de carga y/o descarga en Puerto Caldera con la transferencia a buque/patios-patios buque, y adicionalmente a lo establecido en el Artículo 198 de este Reglamento.
2. Modalidad Directa: Es la modalidad excepcional de operación de carga y/o descarga en Puerto Caldera, la cual, debe ser establecida y/o aprobada previamente por el operador portuario y responde a razones de optimización operativa y, omitiendo la transferencia a buque/patios-bodegas, contemplada en el Artículo 198 de este Reglamento.

La apertura o cierre de escotillas en buques portacontenedores, así como la movilización de elementos propios del buque, como tapas, portatrompos, entrepuentes, aparejos y similares, se considerará como movimiento de carga o descarga de un contenedor lleno. Las mercancías que se movilen en bahía pagarán una tasa de \$0,16 (centavos de dólar, moneda de curso legal de Estados Unidos de América) por tonelada métrica por el no uso de las instalaciones portuarias. El Operador portuario de carga asignará el personal que sea necesario a bordo y en el muelle según el tipo de nave y la clase de carga. A excepción del descargue de los barcos atuneros que es efectuado con su personal, el operador portuario asignará una cuadrilla de estibadores por cada escotilla según el programa de operaciones del buque. Los refuerzos y personal adicional que se requiera por las características de la operación deberán ser pagados adicionalmente según el costo especificado por hora/hombre. Las cuadrillas de los barcos atuneros si bien son asignadas por el importador deberán cumplir en todos sus extremos con las normas y protocolos de seguridad de las personas e instalaciones portuarias

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 Operador portuario de la carga esta situación para efectos de facturación y cancelación del servicio según las tarifas establecidas.

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

1. Carga general, vehículos, graneles, atún y hierro por TM.

2. Contenedores llenos o vacíos (incluye los de tránsito o trasbordo) por movimiento por contenedor.
3. Banano, frutas, verduras y similares por caja.

Las tarifas para hierro y vehículos incluyen la transferencia.

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

c) Demoras.

El operador portuario realizará el embarque y desembarque de mercancías conforme a una rigurosa programación y asignación de recursos materiales y humanos, por lo tanto, las demoras que se produzcan en la operación por causas imputables al armador o su agente, les serán cargadas según el costo establecido por cuadrilla/hora o fracción. En caso de lluvia y cuando esta exceda de dos horas y el equipo y las cuadrillas se mantengan a la orden del buque, el armador o su agente asumirán los cargos por demoras.

Falso flete: En caso de que no se realicen las operaciones programadas debido a que el buque anunciado no arrije por causas ajenas al operador portuario y éste haya desplegado recursos para su debida atención, al armador o su agente se aplicará la tarifa correspondiente.

ARTÍCULO 188.- Servicio de maquinaria a bordo: Cuando se manipulen en las bodegas de la nave mercancías eslingadas, paletizadas o que por su peso o por las características de la bodega, deban ser manipuladas con equipos mecánicos, el Operador portuario de carga dispondrá la colocación a bordo de un montacargas que se ajuste a los requerimientos operativos de peso y volumen de la carga, que se llevará a bordo con los elementos de izaje de la nave, o a través de una grúa de tierra. 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 III

Servicios Básicos a la Carga

ARTÍCULO 189.- Servicio de Transferencia: Consiste en la transferencia mecánica de las mercancías desde el muelle al pie del gancho hasta el sitio de estiba en bodegas y patios o viceversa.

El Operador portuario 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. En el caso del despacho directo de carga (contenedor, mercancía general, cajas hierro, etc) del buque, si al bajar la carga al piso no hay un camión del transportista asignado a este buque, la carga será trasladada con equipo del puerto a un patio y por ende aplicará la tarifa correspondiente de transferencia. La tarifa es por TM excepto en el caso de los contenedores (incluye los de tránsito o trasbordo) 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 190.- Servicio de muellaje: Consiste en la utilización que hace la mercancía 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 191.- Servicio de Almacenaje: Consiste en la asignación de espacios en bodegas y patios para depositar las mercancías 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 de contenedores en los depósitos del puerto será la que indica el Artículo 132 de este Reglamento. La tarifa diaria para la carga es por TM, para los contenedores según el tamaño se establece por unidad/día y para las tolvas, almejas, chasis o equipo vario es por unidad/día. Las cargas peligrosas tendrán una tarifa especial. Las mercancías clasificadas como inflamables, corrosivas, infecciosas, tóxicas, radioactivas o explosivas, deberán estar debidamente etiquetadas según el Código de ms (IMDG) de la Organización Marítima Internacional; si estas fuesen almacenadas dentro del puerto pagarán un recargo de \$10,00 (diez dólares, moneda de curso legal de Estados Unidos de América) por tonelada métrica por día. Si hubiera omisiones en cuanto al etiquetado o no hay entrega oportuna de documentación de soporte, se cobrará un recargo adicional de \$5,00 (cinco dólares, moneda de curso legal de Estados Unidos de América) por tonelada métrica por día.

El operador portuario debe registrar de manera explícita en cada facturación el precio negociado con el usuario de los servicios y enviar a INCOP quien posteriormente remite la información a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) los respectivos reportes semestrales con estadísticas de los precios facturados e ingresos generados por cada uno de estos servicios, según lo estipulan los lineamientos de la Autoridad reguladora.

Para el almacenaje de mercadería general que depende del peso en TM y valor CIF Almacenaje, se debe calcular:

$(\$0.14TM * \text{día} + \text{valor CIF} * 0.033\% * \text{día}) * \text{Cantidad de días.}$

CAPÍTULO IV **Servicios Complementarios**

ARTÍCULO 192.- Servicio de reestiba de carga a bordo o vía muelle: Es la movilización transitoria de mercancías de otros puertos que deba efectuarse para dar salida a la carga con destino local. La unidad de tarificación es por TM movilizadas, 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 193.- Servicio de personal de refuerzo: Consiste en el personal adicional que sea necesario designar en las operaciones de carga y descarga o cualquier otra actividad relacionada con la atención de las mercancías o las naves. Los cargos serán totales por cada hora/hombre e incluyen tiempos extraordinarios y cargas sociales. Esta tarifa también aplica a reembalaje y rotulación, que 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; éste lo realizará el operador portuario por cuenta del embarcador o consignatario; a la tarifa por hora hombre o fracción se le agrega el costo de los materiales utilizados.

ARTÍCULO 194.- Servicio de alquiler de equipos y maquinaria: Consiste en el suministro de equipos operativos a un usuario, en caso de que el puerto no los pueda proveer o no tenga el tipo de equipo requerido y bajo su autorización se permita el ingreso de equipo de terceros, éstos pagarán por uso de las instalaciones portuarias el 15% de la tarifa estipulada para los equipos del puerto.

La tarifa es por tipo de equipo por hora y con base en su capacidad.

ARTÍCULO 195.- Servicio a contenedores refrigerados: Consiste en la conexión, desconexión, seguridad 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 196.- Suministro de agua potable: Consiste en el suministro de agua potable a las naves atracadas que lo soliciten. La tarifa es por TM.

ARTÍCULO 197.- Servicio de recepción y despacho de carga dentro de la terminal portuaria incluye la carga multimodal inclusive: Consiste en la carga recibida o despachada por el Operador portuario de carga en la instalación portuaria. La tarifa por aplicar a la carga general es por TM, para carga de transporte multimodal se aplica la tarifa de hierro y vehículos y es por TM, para los contenedores la tarifa es por unidad (incluye los de tránsito o trasbordo).

ARTÍCULO 198.- 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 199.- Servicio de movimiento de contenedores en patios o muelle: Es el servicio que se brinda a solicitud del usuario o por requerimientos operativos para realizar movimientos de contenedores en la estiba o de la posición de estiba al piso del patio, ya sea para selección de contenedores en el puerto o por otro motivo. 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 u operación. La tarifa es por contenedor.

ARTÍCULO 200.- Servicio de ingreso de vehículos al recinto portuario: Consiste en las actividades administrativas y operativas del Operador portuario de carga para controlar los vehículos de transporte de carga o turistas debidamente autorizado que ingrese al recinto portuario. La tarifa es por cada ingreso que haga el vehículo.

ARTÍCULO 201.- Servicio de báscula: Consiste en pesar los vehículos de carga cuando entran al recinto portuario o cuando salen del mismo y el repesaje de camiones recargados. Incluye la emisión del tiquete de peso. La tarifa es por cada pesaje de vehículo.

ARTÍCULO 202.- Servicio de consolidación o desconsolidación de contenedores: Consiste en el llenado (consolidación) o vaciado (desconsolidación) de las mercancías transportadas en un mismo contenedor o furgones, utilizando para ello equipo de manipuleo con su operador para retirar o ingresar la carga al contenedor y el personal del Operador portuario de carga requerido para manipular las cargas adentro del contenedor. Estas mercancías usualmente pertenecen a diferentes exportadores y/o consignatarios y han sido agrupados a efecto de alcanzar un destino común. Su tarifa es por TM y no incluye transferencias.

TÍTULO X Otros Servicios

CAPÍTULO I Servicio para Embarcaciones de Pasajeros

ARTÍCULO 203.- 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, remolcaje, 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 por hora o fracción en función del tonelaje de registro bruto (TRB) y para una estadía mínima de doce horas, pasado ese término se cobrará cada hora adicional.

Cuando medie criterio del piloto nacional para atracar y desatracar embarcaciones en el Muelle de Puntarenas en horas diferentes a las solicitadas por la Agencia, producto de marcadas marejadas y corrientes marinas, se tomará la estadía a partir de la hora de inicio y hasta la hora de finalización de operación del buque.

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 desatracarla para darle cabida a una embarcación de pasajeros (doble desatraque), los gastos incurridos por tal concepto serán asumidos por el buque que utilizó la ventana de oportunidad con la tarifa de excepción, excepto que se haya pactado lo contrario, en forma previa con la nave mercante.

ARTÍCULO 204.- 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 con el TRB de las naves. Estableciéndose, además, un cobro adicional si se utiliza el servicio de remolcaje. Estas tarifas son por hora de fondeo.

ARTÍCULO 205.- 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 206.- 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. En el caso de las naves dispuestas para la operación de tours y cabotaje, se considerarán exentos únicamente dos tripulantes.

CAPÍTULO II

Servicio de Pilotaje

ARTÍCULO 207.- 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, desatracar o realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la zona de maniobra, deberá cumplir con el reglamento establecido por la Autoridad Portuaria y con las normas establecidas por el Operador portuario. La asistencia del piloto oficial es obligatoria para asesorar al Capitán de la nave en las maniobras de atraque y desatraque 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, a excepción de Golfito.

ARTÍCULO 208.- 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 209.- El orden de prioridad para la prestación del servicio de pilotaje para atraque y zarpe es el establecido en el capítulo IV del título X de este reglamento.

ARTÍCULO 210.- El servicio de pilotaje será pagado normalmente por el armador o su representante, o por quien solicita el servicio en cada caso.

ARTÍCULO 211.- El Prestador del 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 involucrado. La Autoridad competente definirá el tipo de póliza, cubrimiento y valor asegurable según corresponda.

ARTÍCULO 212.- El servicio de lanchaje consiste en el servicio que se brinda para transportar al piloto oficial desde puerto hasta las embarcaciones y viceversa, al arribo y al zarpe de ellas. La zona en la bahía señalada como Estación de Pilotos, está ubicada aproximadamente a una distancia de una milla al Oeste del rompeolas de Puerto Caldera.

La tarifa es por TRB. Este servicio es básico a la nave. En Golfito se exceptúa este servicio

Así mismo, existe el servicio de alquiler de lancha, que consiste en disponer de la embarcación para transportar personas y/o materiales en general, dentro de la jurisdicción que se establece para el operador portuario. La tarifa es por hora o fracción.

CAPÍTULO III **Servicio de Remolcador**

ARTÍCULO 213.- Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas está obligada a utilizar remolcador para las maniobras de atraque y desatraque, se exceptúa el Muelle de Golfito del uso del remolcador. La función del remolcador es ayudar a ejecutar los movimientos laterales y de giro de la nave, según las instrucciones del Piloto, durante las maniobras que se ejecuten.

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, a excepción del Muelle de Golfito.

Los cambios de sitio de atraque que se define como el traslado de nave de un sitio a otro, manteniendo su banda de atraque se cobrarán por hora, conforme a las tarifas definidas por hora para alquiler de remolcadores.

El alquiler de remolcadores consiste en disponer de la embarcación en las proximidades donde se ejecute una maniobra, de Cambio de Sitio, para efectos de seguridad y evitar daños o pérdidas en caso de emergencia. Se aplica la tarifa de alquiler de remolcador, en cualquier otra circunstancia similar, es decir, permanecer “listo para entrar en acción” cuando se requiera. La tarifa es por hora o fracción.

ARTÍCULO 214.- 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 seguridad correspondiente.

ARTÍCULO 215.- La tripulación de los remolcadores que prestan este servicio debe ser personal idóneo y capacitado.

ARTÍCULO 216.- El Prestador del 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 IV

Servicio de Ayudas a la Navegación

ARTÍCULO 217.- 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.

Artículo 218.- La autoridad Portuaria velará por la implementación de las disposiciones de la Norma INTE G122:2022, Calidad del servicio de ayudas a la Navegación Marítima, a fin de contribuir con la mejora continua del servicio.

TÍTULO XI

Permiso para el funcionamiento de lanchas particulares

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

ARTÍCULO 219.- 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 y/o Presidencia Ejecutiva de la Institución.

ARTÍCULO 220.- Para obtener el respectivo permiso, deberá el interesado dirigirse a la Gerencia General y/o Presidencia Ejecutiva, indicando lo siguiente:

- a) Póliza de Seguro que cubra responsabilidad civil y daños a terceros.
- b) Constancia del Instituto Nacional de Seguros del buen estado de la lancha en cuanto a casco y máquina.
- c) Características de la embarcación.
- d) Certificación de matrícula de la Capitanía de Puerto.
- e) 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.
- f) De toda maniobra de las lanchas o dentro de sus actividades, estará exento de toda clase de responsabilidad el INCOP.

ARTÍCULO 221.- Los permisos otorgados tendrán una duración de un año, al cabo del cual quedarán automáticamente caducos.

ARTÍCULO 222.- El permiso de operaciones portuarias a que se refiere esta reglamentación únicamente facultará al particular a realizar las siguientes actividades:

- a) Traslado de tripulación entre el muelle y barcos en bahía o viceversa.
- b) Transporte de comestible y abastecimiento en general entre el muelle y barcos anclados en bahía.
- c) Traslado de la visita de las autoridades portuarias y de Aduana.
- d) Traslado de cuadrillas.
- e) Actividades de remolque.
- f) Cualquier otra actividad afín, previa autorización otorgada al efecto.

ARTÍCULO 223.- Toda embarcación autorizada, deberá reportar su llegada al INCOP y pedir registro de personal de seguridad, no pudiendo dirigirse antes de tal registro a otro lugar.

ARTÍCULO 224.- 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 225.- 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 226.- 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 seguridad.

ARTÍCULO 227.- En caso de emergencia, todas las lanchas autorizadas deberán primordialmente prestar servicios a la Institución.

ARTÍCULO 228.- Estarán aquellas embarcaciones obligadas a acatar las instrucciones de la Autoridad Portuaria sobre el lugar de fondeo y amarre, cuando se les informe.

ARTÍCULO 229.- 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 230.- 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 I
Régimen de sanciones

ARTÍCULO 231.- 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 Portuaria 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 Portuaria 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 232.- Para la determinación del plazo a suspender el atraque o solicitar que se mantenga desatraado, la sanción podrá ser hasta por un mes, debiéndose tomar en cuenta:

- a) La gravedad de la infracción;
- b) Los daños causados.
- c) La reincidencia.

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

TÍTULO XIII
Gestión Ambiental

CAPÍTULO I
Regulaciones Ambientales Portuarias

ARTÍCULO 233.- La actividad ambiental deberá regularse en todas las acciones que se produzcan en los diferentes Servicios Portuarios que se brindan dentro de la jurisdicción del INCOP, para ello es necesario que se respeten las disposiciones contempladas en Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación en los Puertos dados en Concesión o bajo jurisdicción del INCOP.

ARTÍCULO 234.- En caso de que se realicen descargas no autorizadas de sustancias perjudiciales en la zona de fondeo por parte de cualquier embarcación, el Prestador del Servicio deberá de notificar a la Autoridad Portuaria (INCOP), quien tomará las acciones que correspondan. Así mismo, el INCOP se reservará el derecho de atraque a cualquier embarcación que incurra en esta falta.

TÍTULO XIV

DISPOSICIONES PARA LAS PERSONAS FÍSICAS Y JURÍDICAS QUE BRINDAN SERVICIOS O SUMINISTROS A BUQUES QUE ARRIBAN A LOS PUERTOS ADMINISTRADOS POR INCOP (Muelle de Puntarenas, Quepos y Golfito)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 235: El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) fortalecerá la economía del país asumiendo el rol de Autoridad Portuaria y suministrando servicios portuarios eficientes y de calidad tales como: servicios de carga, descarga de mercancías y los servicios a las naves en torno a la actividad portuaria.

ARTÍCULO 236: 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 a los puertos administrados actualmente por INCOP, como a las actividades conexas que se desarrollan dentro de estos.

ARTÍCULO 237: El horario de funcionamiento de las operaciones portuarias en los muelles administrados por INCOP es 24/7 los 365 días del año, No obstante, el horario de funcionamiento de los servicios prestados en los Muelle será definido por la Administración de cada muelle según la conveniencia y necesidades, siempre y cuando se respeten las normas internas que el INCOP ha establecido.

Para lo que corresponde al Muelle de Quepos, después de las 18:00 horas (6:00 p.m.) no podrá ingresar vehículo alguno al recinto portuario, a excepción de una emergencia calificada o con la debida autorización de la Administración del Muelle. En caso de que las operaciones portuarias se den antes de la 06:00 horas o se extiendan a más de las 18 horas, éstas deberán ser autorizadas por la Administración.

Por cuestiones de seguridad a la navegación, de protección o incumplimiento a este reglamento, las maniobras de atraque y desatraque u operaciones podrán ser suspendidas por la autoridad competente cuando así lo disponga.

ARTÍCULO 238.- La Administración de cada Muelle podrá reservarse el derecho de no prestar o suspender los servicios a aquellos clientes que no se encuentren a derecho en sus obligaciones o que incumplan las disposiciones de este Reglamento, o cuando las condiciones internas o externas determinan algún probable peligro para la salud humana.

ARTÍCULO 239.- Todo daño a las instalaciones y equipos propiedad de INCOP o bajo su administración, causados por terceros, embarcaciones, vehículos o cualquier otra clase de equipo, será indemnizado por el responsable (representantes legales, armadores, capitanes o agentes de éstos) en el costo real del daño.

El avalúo será establecido de inmediato por un perito experto luego del daño sufrido, dejando constancia mediante acta que se levantará. El responsable depositará a favor del INCOP en dinero en efectivo o mediante transferencia bancaria a satisfacción de INCOP, el monto correspondiente por los eventuales daños y/o perjuicios.

O, por un proceder más eficiente, si existe aval de la Gerencia General, el daño podrá ser reparado por quien genere el mismo.

ARTÍCULO 240: No se permitirá a los clientes o particulares dejar basuras o desperdicios dentro de las instalaciones del muelle. Estos deben ser retirados una vez concluida la operación por cuenta del cliente.

ARTÍCULO 241: Todo reclamo que se relacione con la prestación de servicios o su cobro, debe dirigirse a la Gerencia General para su respectivo trámite.

ARTÍCULO 242: A los trabajadores del INCOP les será prohibida la compra de productos en las naves. El incumplimiento acarreará la sanción disciplinaria y legal correspondiente.

ARTÍCULO 243: La Protección de las instalaciones portuarias seguirán las normas y directrices establecidas por el encargado de la Seguridad Portuaria (Oficial Protección de las Instalaciones Portuarias).

ARTÍCULO 244: No podrá ninguna embarcación utilizar la pantalla de atraque sin la debida autorización de la Administración del muelle.

ARTÍCULO 245: La Administración de INCOP se reserva el derecho de designar el orden de atención y/o atraque de las embarcaciones o limitar su permanencia en cada muelle, cuando esto se requiera por razón de orden operativo, siempre y cuando no se expongan las instalaciones del muelle o a los usuarios y funcionarios destacados en el recinto portuario.

ARTÍCULO 246: Perderá el derecho de atraque toda nave que no vaya a trabajar inmediatamente después de su arribo al muelle, así como las que estando fondeadas y les corresponda el atraque, no lo efectúen.

ARTÍCULO 247: Por determinación de la administración de cada muelle y/o el Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias, toda embarcación que ponga en riesgo de peligro o pueda dañar las instalaciones portuarias, no será atracada.

ARTÍCULO 248: El capitán o el responsable de cada embarcación cuidará que la misma se encuentre lista para desatracar o cambiar de sitio, cuando a juicio de la Administración del muelle sea necesario hacerlo.

ARTÍCULO 249: Terminadas las operaciones de un buque, aplicarán las regulaciones establecidas en el artículo 64 del presente Reglamento.

ARTÍCULO 250: En caso de naves que no reúnan las condiciones que exige la Administración del muelle y/o Unidad de Protección Portuaria para la seguridad y de protección de las instalaciones de este o su personal, podrán suspenderse las operaciones o no dar inicio hasta que las anomalías sean corregidas o se pronuncien al respecto.

ARTÍCULO 251: La administración de cada muelle y/o Unidad de Protección tendrán la potestad de solicitar el desatraque inmediato, ante el riesgo de incendio o algún otro accidente de peligro inminente abordado, que ponga en peligro las instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 252: La Administración de cada muelle puede ordenar la suspensión de labores y el desatraque de una embarcación cuando considere que la forma y condiciones de trabajo perjudican las labores en el Muelle, la atención de otras naves o dañen de alguna manera las instalaciones del muelle.

ARTÍCULO 253.- Dentro del recinto portuario no se podrá embarcar o desembarcar ninguna clase de mercancía, materiales, provisiones, equipajes o elementos de uso personal sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley y el presente Reglamento.

CAPÍTULO II DEL CANON

ARTÍCULO 254.- 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.

Para el caso de las empresas que realizan su única actividad de agencia de transportes (naviera), que ingresan a las instalaciones para la visita a la nave y quienes son dueños de carga, no deberán cancelar dicho rubro.

ARTÍCULO 255.- 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 256.- 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 257- 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 Dirección de Operaciones Portuarias de la Institución mediante el acto administrativo respectivo.

ARTÍCULO 258.- 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 juntamente con la respectiva solicitud:

- a) Oficio firmado por el representante legal o persona física, dirigido a la Dirección de Operaciones Portuarias, solicitando el permiso de Operaciones.
- b) Demostrar que se encuentra al día con la patente de la Municipalidad en donde se ubica el muelle en el que va a operar.

- c) Copia de la declaración de impuestos anual presentado ante Tributación Directa y demostrar que esta al día con los mismos.
- d) Copia de la planilla RT INS al día.
- e) Cuando se realice un trámite de actualización o nuevo ingreso, la Autoridad Portuaria verificará que se encuentre al día con la CCSS.
- f) Cancelación anual del Canon correspondiente.
- g) Al realizarse el trámite de un nuevo permisionario, la Autoridad Portuaria verificará la debida inscripción de la empresa en el registro Público.
- h) Lista del personal debidamente identificado indicando como mínimo número de cédula, nombre completo, nacionalidad, póliza de un ente acreditado por la SUGES y Caja Costarricense de Seguro Social; o presentación del contrato de servicios; que ingresan a las instalaciones del puerto.
- i) Listado de los vehículos señalando marca, modelo, placa copia de la respectiva póliza de seguro al día de un ente acreditado por la SUGES acompañada del original para su verificación.
- j) En el caso de los Tour operadores independientes físicos o jurídicos que realizan la solicitud del permiso de operación para los puertos administrados por Incop, deberá tener a su nombre los vehículos que utilizará para brindar el servicio y así como el permiso para la explotación del servicio de transporte remunerado de personas modalidad turismo emitido por el Consejo de Transporte Público.
- k) 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.
- l) Deberá presentar póliza de responsabilidad civil de un ente acreditado por la SUGES, por la suma correspondiente a causa de daños a la propiedad y a terceros ocasionados dentro de las instalaciones.
- m) Lugar o medio dónde recibir futuras comunicaciones.
- n) 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.
- o) Nombre del propietario y/o chofer, número de cédula, número de placa, copia de la respectiva póliza de seguro de un ente acreditado por la SUGES al día, permiso del ICT y del MOPT, licencia de conducir al día.

- p) Todo microbusero y taxista se comprometerá a respetar el rol de ingreso (Recinto Portuario-Muelle de Puntarenas) u orden al que es designado.
- q) Los microbuseros y taxistas o cooperativas, presentarán un listado de sus dueños con indicación de los datos indicados en el inciso tras anterior.
 - 1. Firma del representante legal
 - 2. Firma y sello de la Dirección de Operaciones Portuarias.

ARTÍCULO 259.- 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 Dirección de Operaciones Portuarias deberá de resolver la petición en un plazo improrrogable de diez días naturales, mediante auto debidamente motivado.

En caso de negación de la solicitud del Administrado, según lo previsto en el numeral 258 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 Dirección de Operaciones Portuarias, deberá comunicarlo dentro del plazo de diez días naturales al Interesado, y posteriormente tres días naturales para comunicarlo a la Administración de cada puerto y al Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias, para su respectiva anotación y archivo. El permiso de operación tendrá una vigencia anual según la vigencia del pago del canon.

ARTÍCULO 260.- 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 261.- De la vigencia del permiso. El permiso de operaciones tendrá igual vigencia que el canon, según esta normativa, 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 esta normativa.

ARTÍCULO 262.- De la creación del permisionario. A efectos de fomentar un correcto control sobre los permisos a otorgar, así como de los servicios prestados por los permisionarios en los Muelles, deberá el interesado registrarse en el sistema de Gestión Portuaria (SGP) y cumplir con los requisitos respectivos.

ARTÍCULO 263.- De la confección y actualización del listado de permisionarios, así como de las labores de maniobra específicamente en la atención de cruceros o naves con turistas. Una vez comunicada la inscripción de los permisionarios la Dirección de Operaciones Portuarias, confeccionará el respectivo listado de permisionarios en el Sistema de Gestión Portuaria, el cual deberá ser comunicado a las administraciones de los muelles y unidades de protección.

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, deberá contar

con el permiso de operaciones portuarias y 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 tiquete de peaje de ingreso, con una anticipación de OCHO DÍAS a la llegada del buque.

Todo lo que compete al control de ingreso de vehículos o similares, que ingresan a la instalación portuaria durante la operación de un buque, queda sujeto a las disposiciones que emane la administración del puerto y la Unidad de Protección Portuaria.

Se prohíbe terminantemente la especulación de servicios, en las Instalaciones de los Muelles, administrados por INCOP.

En caso de demostrarse la especulación por parte de alguno de los permisionarios, la Unidad de Protección Portuaria y/o Administración podrá disponer, según sea el caso, la imposición de alguna de las sanciones señaladas de esta normativa.

CAPÍTULO IV PROTECCIÓN PORTUARIA

ARTÍCULO 264.- De la protección. Todo sujeto beneficiario deberá hacer énfasis en el acatamiento de las disposiciones que en materia de protección y contaminación disponga el INCOP, debido al ejercicio de sus potestades de imperio, así como las demás disposiciones que al efecto establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 265.- De las responsabilidades del personal de seguridad. El personal de protección 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. Además, el cumplimiento de los procedimientos de protección estipulados en el Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PIIP), el Código PBIP y directrices emitidas por el OPIP.

ARTÍCULO 266.- De las responsabilidades del OPIP: Es el responsable del cumplimiento en todo lo referente a materia de protección portuaria.

ARTÍCULO 267.- De las responsabilidades de los usuarios: Acatamiento de las disposiciones que, en materia de protección: los procedimientos de protección estipulados en el Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PIIP), el Código PBIP y directrices emitidas por el OPIP.

CAPÍTULO V DE LAS RESPONSABILIDADES

ARTÍCULO 268.- 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 269.- De los daños causados dentro de las instalaciones. Los sujetos beneficiarios serán responsables por los daños y perjuicios que ocasionen dentro de las instalaciones portuarias y serán sancionados conforme lo que indique la normativa vigente.

ARTÍCULO 270.- 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.

CAPÍTULO VI

DEL INGRESO Y PERMANENCIA DE PERSONAS Y VEHICULOS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS ADMINISTRADAS POR INCOP

ARTÍCULO 271: El control de ingresos, salida y permanencia de personas y vehículos dentro de las instalaciones portuarias se regirá por lo que indique este articulado y en caso de circunstancias no cubiertas regirán además las disposiciones legales y reglamentarias que el INCOP tiene establecidas.

ARTÍCULO 272: Únicamente se permitirá el ingreso y permanencia dentro de las instalaciones portuarias a las siguientes personas:

- a) Funcionarios de INCOP debidamente identificados.
- b) Empleados de las embarcaciones o personas que por razón de trabajo deban permanecer dentro de las instalaciones siempre y cuando estén debidamente identificados con su cédula o pasaporte.
- c) Los turistas que deban abordar una embarcación debidamente identificados.
- d) Las que autorice la administración portuaria y la unidad de protección de las instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 273: Los conductores de vehículos dentro de las instalaciones portuarias deben:

- a) Transitar por las vías señaladas para tal fin.
- b) Respetar el límite de velocidad que se indique.
- c) Estacionarse en los lugares indicados para tal efecto.
- d) Detener el motor mientras se realiza la carga o descarga.
- e) No efectuar reparaciones y en caso de averías deberán ser retirados de las instalaciones del muelle de inmediato.

f) No permanecer más de 15 minutos en las instalaciones portuarias siempre y cuando se esté realizando alguna labor de carga y descarga.

ARTÍCULO 274: Todo conductor, cliente y cualquier otra persona debe abstenerse de actos imprudentes o peligrosos dentro de las instalaciones del Muelle que puedan originar accidentes o exponer la salud de las personas.

ARTÍCULO 275: En el acceso vehicular se revisará visual y físicamente, todos los vehículos que ingresan y egresan, si se observa un conductor al ingreso en aparente estado de ebriedad, se le denegará el acceso y se informará a la Administración inmediatamente.

ARTÍCULO 276: Es prohibido el ingreso de vehículos salvo los siguientes casos:

- a) Todos los vehículos propiedad del INCOP o bajo su administración.
- b) Vehículos particulares autorizados por la Presidencia Ejecutiva, Gerencia General, la Administración portuaria y la Unidad de Protección por INCOP.
- c) Todo vehículo que haya pagado su peaje y cuente con el respectivo permiso de ingreso para operar en el muelle. (En el caso de los operadores del transporte acuático, agencias navieras, pagarán por una sola vez el tiquete de peaje siempre y cuando ingresen en labores de apoyo administrativo al servicio que se les brinda y no así cuando transporten turistas. La aplicación será solo para un vehículo por operador).

ARTÍCULO 277: Queda terminantemente prohibido ingerir bebidas alcohólicas dentro de las instalaciones portuarias. Así mismo, no podrá ingresar persona alguna que se encuentre en aparente estado de ebriedad.

ARTÍCULO 278: El ingreso de las personas al recinto portuario se efectuará por la entrada principal donde está la casetilla y se realizará la inspección visual y física cuando lo amerite de todos los bultos de mano o espalda (salveques, bolsos, neveras maletas, entre otros); en este lugar se identificarán con la unidad de protección seguridad.

ARTÍCULO 279: Todas las personas que ingresen, con excepción de los funcionarios o empleados de la Institución destacados en los Muelles, deberán indicar al oficial de protección los motivos de sus visitas al muelle.

ARTÍCULO 280: Toda persona vinculada al quehacer dentro del muelle deberá estar incluida en una Lista de Control de Ingreso de Personas para poder ingresar a las instalaciones de este.

Existen tres tipos de ingreso:

- a) Internos o Tripulantes.
- b) Dueños o administradores de naves
- c) Ocasionales.

ARTÍCULO 281: Los ingresos ocasionales serán otorgados a trabajadores de los usuarios que deban realizar esporádicamente labores dentro de las instalaciones del muelle, mismos que se incluirán con base en nota firmada por el o los dueños de las embarcaciones a quien le trabaja.

ARTÍCULO 282: Los ingresos a tripulantes, serán otorgados de acuerdo con lo estipulado en el certificado de navegabilidad de la nave y deberán contener el nombre de la embarcación.

ARTÍCULO 283: Todos los ingresos, deberán estar incluidos en la Lista de Control de Ingreso de Personas al muelle, en donde se detallará:

- a) Nombre Completo.
- b) Identificación.
- c) Embarcación.
- d) Tipo de Ingreso.

ARTÍCULO 284: Toda persona al ingresar a las instalaciones portuarias deberá presentar su identificación en el puesto de entrada al oficial de protección seguridad, la cual será escaneada por un dispositivo tecnológico o listado para su respectivo ingreso, además deberá acatar las disposiciones dadas en este capítulo.

ARTÍCULO 285: Cuando una persona ya no labore para una embarcación, el dueño o administrador deberá informarlo a la Administración del muelle mediante una nota o correo electrónico para proceder a retirarlo de la Lista correspondiente.

ARTÍCULO 286: La Administración y/o unidad de protección portuaria llevará el control y registro de los ingresos otorgados.

ARTÍCULO 287: El ingreso otorgado a una persona, no autoriza el ingreso de su vehículo particular, el cual estará bajo otra regulación.

ARTÍCULO 288: La Administración y/o unidad de protección portuaria podrá negar el permiso de ingreso a las personas que no cumplan las disposiciones de este capítulo.

ARTÍCULO 289.- Podrán tener acceso a las instalaciones portuarias para dejar o llevar pasajeros de buques cruceros, fondeados en la zona de maniobra del puerto, o atracados, a aquellos vehículos que cuenten con los respectivos permisos para desarrollar dicha actividad.

ARTÍCULO 290.- Todo vehículo que ingrese debe estar previamente identificado por parte de la administración y/o unidad de protección portuaria, cumplir con los requisitos expuestos en este reglamento y en la normativa del INCOP que les afecte. El conductor del vehículo, así como sus acompañantes deben contar con la autorización previa para su ingreso.

ARTÍCULO 291.- No se permitirá el ingreso al muelle (área restringida), de aquellos vehículos cuyos propietarios resulten empleados de la Terminal portuaria.

ARTÍCULO 292. Aquellos que pertenezcan a los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones y se solicite su ingreso por parte de la agencia representante de la embarcación estarán sujetos a la autorización, que emita la administración del puerto, quien estipulará el tiempo por el que podrá hacer ingreso dicho vehículo.

ARTÍCULO 293.- El INCOP determinará la cantidad de vehículos que podrán ingresar en función de la operatividad del puerto, para tales efectos los representantes de las embarcaciones deberán coordinar lo pertinente con el funcionario de INCOP asignado, procurando un ordenamiento adecuado y seguro para las personas, vehículos e infraestructura del puerto.

CAPÍTULO VII DEL APROVISIONAMIENTO DE BUQUES

ARTÍCULO 294: Todos aquellos servicios de suministros de insumos que se brinden a las embarcaciones que utilicen las instalaciones portuarias, deberán ser amparadas a este Reglamento y consecuentemente objeto de la aplicación del Canon que requiere el capítulo II del **título XIV** del citado Reglamento.

ARTÍCULO 295: El expendio tanto de combustible, agua potable, y otros insumos en dicho muelle, será ejecutado sólo por el personal designado por la empresa proveedora para tal fin.

ARTÍCULO 296: La Administración portuaria definirá los horarios y modo de operar en la venta de insumos, siempre y cuando no interfiera con las normas de este Reglamento o las de la Institución.

ARTÍCULO 297: Los vehículos que deberán brindar el suministro de combustible, provisiones u otros servicios deberán cancelar el respectivo tiquete de peaje y su permanencia dentro del muelle se encontrará ajustado al tiempo necesario para el desarrollo de la actividad que generó su ingreso por lo que, inmediatamente finalizada su gestión, deberá abandonar el recinto portuario.

Todos los vehículos que ingresen al recinto portuario transportando productos o artículos que puedan causar contaminación al ambiente, así como aquellos que puedan representar un riesgo en el manejo de estos, como lo es el caso de los productos inflamables o combustibles, deben cumplir con lo regulado en Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación de los Puertos.

ARTÍCULO 298: El ingreso al recinto portuario a efectos de proceder con el aprovisionamiento a las embarcaciones regirá conforme a las directrices emitidas por la administración del muelle y/ o el encargado de la protección portuaria.

CAPÍTULO VIII DEL USO Y MANEJO DE LA MAQUINARIA

ARTÍCULO 299: Toda maquinaria que se utilice en las instalaciones del muelle estará bajo la estricta supervisión de la Administración y contará con los respectivos seguros por responsabilidad civil.

ARTÍCULO 300: Es prohibido para cualquier trabajador manejar u operar equipos sin autorización de la Administración del muelle, así como abrir o cerrar válvulas, interruptores de electricidad, gas, vapor, aire, etc., y si está autorizado para ello, deberá cerciorarse que su acción no ponga en peligro a otras personas.

ARTÍCULO 301: Es prohibido para cualquier trabajador el uso de camisetas abiertas y otros objetos como cadenas, pulseras o cualquier tipo de prendas personales y ropa que puedan ser arrolladas por máquinas en movimiento (grúas, montacargas, etc.) o enganchadas por los aparatos de manipulación de cargas.

ARTÍCULO 302: El servicio de cualquier maquinaria para la manipulación de carga y descarga estará regulada por nuestra estructura tarifaria en la cual se establece el rubro a cobrar.

CAPÍTULO IX DE LA FACTURACIÓN Y EL COBRO DE LOS SERVICIOS

ARTÍCULO 303: Todo cliente, cualquiera que sea su clase, que necesite los servicios que se brindan en las terminales portuarias administradas por INCOP, tendrán que gestionar la solicitud de servicio (proforma) a través de la plataforma web “Sistema de Gestion Portuaria SGP” con una antelación de 48 horas como mínimo.

ARTÍCULO 304: El interesado, al gestionar la solicitud de servicios, la administración portuaria, procederá a autorizar, canalizar y agilizar los trámites correspondientes.

ARTÍCULO 305: Una vez aprobada la solicitud de servicios, el cliente deberá depositar el monto correspondiente de los servicios proformados.

ARTÍCULO 306: El cliente deberá realizar el pago correspondiente por medio de depósito bancario y deberá remitir el respectivo comprobante a la administración portuaria.

ARTÍCULO 307: Una vez prestado el servicio, los cargos respectivos se presentarán en una factura al efecto. Se efectuará una liquidación sobre la base del depósito previamente efectuada.

ARTÍCULO 308: En caso de que el cobro de los servicios prestados sobrepase el depósito, el usuario debe cancelar inmediatamente la diferencia que corresponda; de no hacerlo la Administración podrá suspender o cancelar los servicios en el futuro.

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

ARTÍCULO 309.- Una vez prestado el servicio, los cargos respectivos se presentarán cumpliendo con lo normado en el Procedimiento para el proceso de facturación y cobro para los servicios portuarios y marítimos, a su vez para el cobro por los mismos se cumplirá con lo estipulado en el Reglamento para cobro Administrativo, arreglos de pago y cobro judicial de servicios portuarios morosos.

ARTÍCULO 310.- Los usuarios que soliciten los servicios para el arrendamiento de patios, bodegas u oficinas deberán respetar lo normado en este reglamento, así como lo estipulado en los términos en los que se preste el servicio.

El INCOP no será responsable por los daños que sufran las mercancías, equipos u otros que se almacenen en estos.

CAPÍTULO X DEMORAS EN LA PRESTACION DE SERVICIOS

ARTÍCULO 311.- Las demoras en los servicios que presta el INCOP a embarcaciones y vehículos terrestres, así como el manejo de carga procedente de o con destino a tales medios de transporte; por causas ajenas al INCOP tales como: huelgas, desórdenes, perturbaciones del orden público, fuerza mayor o caso fortuito o cualesquiera otros motivos que estén fuera del control del INCOP, no serán imputables a ésta.

CAPÍTULO XI RESERVAS SOBRE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

ARTÍCULO 312.- El INCOP se reserva los siguientes derechos:

- a) Designar el orden de atraque de los barcos o su permanencia en el muelle cuanto esto se requiera por razones de emergencia que afecten el orden público, de convivencia nacional o del puerto. Bajo circunstancias normales de atraque que se hará de acuerdo con las prelación establecidas en este Reglamento.
- b) Ordenar la suspensión de labores y el desatraque de la nave cuando se considere que la forma de trabajo y el rendimiento en el mismo, perjudique las labores portuarias, así como el incumplimiento de las normas contenidas en este Reglamento.
- c) El INCOP no se hará responsable por las maniobras o ejecución de las operaciones que realicen terceros en la manipulación de la carga y descarga o servicios brindados a las naves o sus representantes.
- d) No iniciar o suspender las operaciones de carga o descarga cuando a juicio del Administrador del muelle, los equipos, aparejos o bodegas y cubiertas de la embarcación no se encuentran en buenas condiciones o no sea las apropiadas para el manejo de la carga, levantando el acta de protesta correspondiente.

ARTÍCULO 313.- En caso de naves que no reúnan las condiciones que exige la Autoridad Portuaria y/o el Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias, podrán suspenderse las operaciones o no dar inicio a las mismas hasta que las anomalías sean corregidas o se pronuncie al respecto el Encargado del Muelle o el Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias (OPIP).

CAPÍTULO XII DE LOS HORARIOS Y VISITAS

ARTÍCULO 314.- Las Empresas y/o agencias navieras están obligadas a informar del movimiento de barcos que esperan durante la semana, en el horario administrativo establecido por el INCOP.

La solicitud de atraque debe presentarse con 24 horas de anticipación y la confirmación con 12 horas antes de la llegada de la nave al puerto.

En el caso de los fines de semana deberán presentar la solicitud de servicios a más tardar hasta las 15:00 horas del viernes.

De no cumplirse con la información y los tiempos establecidos anteriormente, el INCOP se reservará el derecho de atención a las naves según el programa que se establezca.

Las solicitudes de servicios para la atención a las naves deberán cumplir con lo establecido en el presente reglamento, así como lo estipulado en el Procedimiento de Facturación y Cobro para los Servicios Portuarios y Marítimos.

Los datos contenidos en la confirmación y obligatorios son:

- a) Nombre de la embarcación y línea naviera.
- b) Bandera.
- c) Puerto inmediato de procedencia.
- d) Eslora.
- e) Calado en popa y proa.
- f) Tonelaje a cargar y/o descargar.
- g) Información sobre carga o mercancía peligrosa.

CAPÍTULO XIII DE LAS TARIFAS

ARTÍCULO 315.- Todo servicio que se brinde en las instalaciones portuarias estará sujeto a las regulaciones y las disposiciones tarifarias que disponga el INCOP, previa autorización por parte de la ARESEP.

En el caso del servicio de atención de embarcaciones de pasajeros, sólo se facturará el 75% correspondiente de la tarifa, debido a que los servicios relativos a la nave que está brindando la administración a las embarcaciones son los de amarre y desamarre, estadía y ayudas a la navegación. Los restantes servicios relativos a la nave actualmente no los está ofreciendo el INCOP.

En el caso del puerto de Golfito, de existir la posibilidad de brindar los servicios de pilotaje y remolcaje, se estaría facturando y aplicando el 100% de la tarifa establecida y autorizada por la ARESEP.

CAPÍTULO XIV EXONERACION DE SERVICIOS PORTUARIOS EN LOS PUERTOS ADMINISTRADOS POR INCOP

ARTÍCULO 316. Todo servicio o buque que solicite exoneración en el pago requerirá aprobación mediante acuerdo de la Junta Directiva o mediante resolución de la Gerencia General según corresponda.

CAPÍTULO XV SERVICIO DIQUE SECO EN EL MUELLE DE GOLFITO

ARTÍCULO 317.- Los usuarios que soliciten el servicio de dique seco, deberán cumplir con lo dispuesto en el procedimiento para el proceso de facturación y cobro para los servicios portuarios y marítimos.

ARTÍCULO 318.- Los usuarios que hagan uso de las instalaciones dique seco deberán eximir por escrito al INCOP, de toda responsabilidad derivada de la actividad que desarrollen en las instalaciones de este. Así como por los daños que resulten por accidentes a las embarcaciones en las maniobras de varado o botado, así como al personal que ellos contratan.

ARTÍCULO 319.- Todo usuario del dique seco deberá hacerse responsable de los daños que pueda sufrir la instalación. Deberán de retirar de las instalaciones cualquier desecho o basura resultante de las labores que realizan.

CAPÍTULO XVI DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 320.- En caso de duda sobre la interpretación de este Reglamento, corresponderá a la Junta Directiva del INCOP interpretar correctamente las disposiciones contenidas.

ARTÍCULO 321.- Para cualquier nave que no cumpla las disposiciones estipuladas en este Reglamento, la Administración portuaria negará el permiso para atracar en dichos puertos.

ARTÍCULO 322.- Las disposiciones contempladas deben ser estrictamente acatadas por todos los funcionarios del INCOP y los particulares que hagan uso de las instalaciones portuarias o que por razones de visita o trabajo transiten o permanezcan dentro de ellas.

ARTÍCULO 323.- Los trabajadores del INCOP que no acaten las normas de este articulado, se les sancionará como lo dispone el Reglamento Autónomo de Servicio de la Institución y la respectiva legislación.

En lo que corresponde a los clientes de las instalaciones del muelle que incumplan las disposiciones aquí establecidas serán sancionados como sigue:

- a) Con una advertencia escrita, si no es reincidente, ésta en casos menores.
- b) Con la suspensión de la prestación del servicio o el ingreso al muelle por 15 días la primera vez.
- c) Con la anulación de la prestación de los servicios o del ingreso a las instalaciones del muelle por el tiempo que el INCOP determine si es reincidente.

ARTÍCULO 324.- Derogaciones. Este reglamento deroga el anterior y sus anexos, aprobado por acuerdo No. 1 de la Sesión 4246 del 20 de setiembre del 2020.

ARTÍCULO 325.- Vigencia. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

ANEXO 1

REGLAMENTO PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN EN LOS PUERTOS DADOS EN CONCESIÓN O BAJO JURISDICCIÓN DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), es consciente de que la flora y la fauna que habitan en los océanos son fundamentales para la vida en el planeta.

El mantener la salud, abundancia y diversidad de estos ecosistemas, en conjunto con el uso racional y seguro de sus riquezas, deberá ser una práctica aceptada y respetada por todas las naciones, de modo que las futuras generaciones puedan continuar disfrutando de los beneficios que se derivan de estos recursos.

El éxito de esta tarea depende del trabajo en conjunto que realice cada país, región, pueblo, comunidad y personas que participan de manera activa en el desarrollo sostenible de los puertos, para que influyan en las políticas de explotación racional de sus recursos.

Objetivo. El presente reglamento tiene la finalidad de coadyuvar a la seguridad y prevención de la contaminación. Está elaborado para que los usuarios de los puertos existentes o futuros, dados en concesión o bajo jurisdicción de INCOP, tengan una guía que les permita conocer las principales normas de protección al ambiente, necesarias para lograr un puerto ecológico y seguro.

CAPÍTULO I DEFINICIONES

ARTÍCULO 1.- Abreviaturas: En el presente reglamento se emplearán las siguientes abreviaturas con su respectivo significado:

- a) Código IMDG: Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas INCOP: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
- b) Ley GIR: Ley para la Gestión Integral de Residuos N° 8839 M.S.: Ministerio de Salud
- c) MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía
- d) MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- e) SENARA: Servicio Nacional de Aguas Subterráneas y Avenamiento SENASA: Servicio Nacional de Salud Animal
- f) SETENA: Secretaría Técnica Nacional Ambiental UTSC: Unidad Técnica de Supervisión y Control

ARTÍCULO 2.- Definiciones: Para los efectos de la aplicación del presente reglamento, los términos que se mencionan tendrán los siguientes significados:

- a) Aguas residuales: Son aguas que han recibido un uso y cuya calidad ha sido modificada por la incorporación de agentes contaminantes.
- b) Armador: Persona o compañía naviera que administra un buque asumiendo oficialmente su gestión y explotación; pudiendo ser el propietario del mismo buque.

- c) Basura: Todo residuo sólido o semisólido, putrescible o no putrescible, excluyendo las excretas de origen humano o animal. Se incluyen en esta definición los desperdicios, desechos, cenizas, elementos del barrido, residuos industriales y comerciales, de establecimientos hospitalarios y de mercados, entre otros.
- d) Buque: Todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes.
- e) Buques de pesca: Todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.
- f) Código IMDG: Es una publicación de la Organización Marítima Internacional que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por agua.

Este código establece las disposiciones aplicables a cada sustancia, materia o artículo posible de ser transportado. Se actualiza periódicamente y es de consulta obligada tanto para exportadores como para transportistas.

Establece entre otras cosas, las diferentes categorías en que se agrupan las mercancías, sus formas de embalajes, etiquetado y estiba en los buques (segregación) además de proporcionar una guía para el tratamiento de emergencias y accidentes.

Las disposiciones de este código cumplen con lo dispuesto por los convenios SOLAS 1974 y MARPOL 73/78, amplía las prescripciones de ambos convenios y ha pasado a ser la guía estándar de todos los aspectos relacionados con la manipulación de mercancías peligrosas y contaminación del mar en el transporte marítimo.

Contaminación del medio marino: Es la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

- a) Descarga: En relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame, descarga o escape procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, fuga, achique, emisión o vaciamiento.
- b) Desecho: Cualquier producto deficiente, inservible o inutilizado que su poseedor destina al abandono o del que desea desprenderse.
- c) Embarcación de recreo: Todo tipo de embarcación, con independencia de su medio de propulsión, destinada a actividades deportivas o de ocio.

- d) **Funcionario:** La persona física que preste al INCOP, en propiedad o de interino, sus servicios materiales, intelectuales o de ambos géneros, a nombre y por cuenta de éste, en virtud de un acto válido y de eficaz investidura.
- e) **Hidrocarburos:** Se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones incluidos los crudos de petróleo, los aceites, los residuos petrolíferos y los productos de refinación.
- f) **Plan de Contingencia:** Es un instrumento técnico de planificación, cuyo objetivo es organizar, dirigir y coordinar los recursos humanos y materiales propios de la empresa y de otras instituciones, con el propósito de prevenir, contener, minimizar o eliminar la contaminación del medio marino causado por un derrame de sustancias peligrosas.
- g) **Prestador de servicios:** Es aquella persona física o jurídica, que proporciona en los puertos los servicios portuarios básicos y complementarios, necesarios para la atención de buques, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte. En los puertos concesionados, el prestador de servicios será el Concesionario y en los restantes puertos será la Dirección Portuaria de INCOP.
- h) **Puerto:** Lugar o zona marítima compuesto por el recinto portuario, la zona de maniobra y el canal de acceso; que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización, que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, incluyendo los buques de pesca y las embarcaciones de recreo. Que, además sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.
- i) **Recinto Portuario:** Conjunto de espacios terrestres debidamente delimitados, en el que se encuentra la infraestructura, instalaciones y facilidades del puerto.
- j) **Reglamento:** Conjunto de disposiciones que rigen la prevención y el control de la contaminación en los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción de
- k) **INCOP.**
- l) **Residuo:** Material sólido, semisólido, líquido o gas, cuyo generador o poseedor debe o requiere deshacerse de él, y que puede o debe ser valorizado o tratado responsablemente o, en su defecto, ser manejado por sistemas de disposición final adecuados.
- m) **Residuos de carga:** Los restos de cualquier material del cargamento que se encuentren a bordo en bodegas o tanques y que permanecen en el puerto, una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames.
- n) **Residuos Peligrosos:** Son aquellos que, por su reactividad química y sus características tóxicas, explosivas, corrosivas, radioactivas, biológicas, bioinfecciosas e inflamables, o que por su tiempo de exposición puedan causar daños a la salud y al ambiente.
- o) **Siniestro:** Es cuando se producen daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por un buque, o los causados por las operaciones del buque o en relación con ellas.

- p) Suceso: Se entiende todo hecho que ocasione o que pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o cualquier otro tipo de aditivo que contenga en sí mismo cualquier otro elemento que sea perjudicial.
- q) Sustancia Perjudicial: Se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el ecosistema marino pueda ocasionar riesgos para la salud humana, así como dañar la flora, la fauna y los recursos vivos de este medio o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y sus litorales.
- r) Usuario: La persona física o jurídica que recibe servicios o suministros en el puerto.
- s) UTSC: Es el ente encargado de asesorar y recomendar a la administración concedente sobre la dirección de los contratos de concesión en lo relativo a aspectos técnicos, legales y financieros.

CAPÍTULO II DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 3.- Ámbito de Aplicación: El presente reglamento establece las disposiciones para la prevención y control de la contaminación generada por usuarios, prestador de servicios y buques, incluidos los buques de pesca y las embarcaciones de recreo, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, que hagan escala o presten servicio, en un puerto existente o futuro dado en concesión o bajo jurisdicción del INCOP.

ARTÍCULO 4.- Regulaciones: Este reglamento regula todo lo concerniente a los vertimientos deliberados de residuos sólidos, sustancias perjudiciales y desechos líquidos generados por usuarios, prestador de servicios y buques, en los puertos existentes o futuros, dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP.

ARTÍCULO 5.- Responsables de la Aplicación: Corresponde al prestador de servicios velar por la correcta aplicación de este reglamento respecto del cumplimiento de sus disposiciones, aspectos técnicos y otorgamiento de permisos. Asimismo, corresponderá a la UTSC en los puertos dados en concesión o en ausencia de ésta a la Unidad de Fiscalización, verificar la aplicación de este reglamento. Se incluyen como entes auxiliares de fiscalización aquellas instituciones competentes en la materia, tales como Ministerio de Salud, Servicio Nacional de Salud Animal, Servicio Nacional de Aguas Subterráneas y Avenamiento, Ministerio de Ambiente y Energía, Tribunal Ambiental Administrativo, Secretaría Técnica Nacional Ambiental o cualquier otra institución afín.

CAPÍTULO III DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

ARTÍCULO 6.- De la Dirección Portuaria: Será el responsable de dirigir, coordinar y controlar las actividades portuarias de los puertos existentes o futuros del Litoral Pacífico, en administración del INCOP.

ARTÍCULO 7.- De las funciones de la Dirección Portuaria: Son funciones de la Dirección Portuaria las siguientes:

- a) Planea, dirige, organiza, coordina y supervisa las actividades profesionales, técnicas y administrativas en la Dirección Portuaria.
- b) Analiza los resultados de los planes y programas bajo su responsabilidad, hace cambios para lograr objetivos pre-establecidos.
- c) Evalúa semestralmente los procedimientos, políticas de la dirección y propondrá mejoras, cambios o ajustes que logren el cumplimiento de los objetivos institucionales.
- d) Coordina actividades profesionales, técnicas, y administrativas de las diferentes terminales con que cuenta el INCOP y la aplicación de los métodos necesarios para garantizar la eficiencia en los servicios.
- e) Asigna, supervisa y controla por delegación, las labores del personal subalterno encargado de ejecutar los diferentes programas de la dependencia.
- f) Mantiene controles sobre los diferentes trabajos que se realizan en la dependencia y vela porque se cumplan de acuerdo con los programas, fechas y plazos establecidos.
- g) Implanta métodos prácticos para la eficiente ejecución de las operaciones portuarias.
- h) Participa en reuniones con superiores o subalternos y coordina las actividades mediante el resultado obtenido en la aplicación de métodos y ejecución de proyectos. Vela por la correcta aplicación de normas, disposiciones, leyes y reglamentos que rigen las diferentes actividades que se desarrollan.
- i) Adopta las medidas pertinentes tendientes a implementar, en forma apropiada, la normativa ambiental vigente dentro de su ámbito jurisdiccional.
- j) Vela por la adopción de medidas tendientes a prevenir y controlar la contaminación de los puertos existentes o futuros en el Litoral Pacífico en administración del INCOP.

CAPÍTULO IV

DEBERES DE LOS ENCARGADOS DE LOS PUERTOS.

ARTÍCULO 8.- Seguridad: El prestador de servicios vigilará la estricta observancia de este reglamento en los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP, mediante los encargados del puerto, sin perjuicio de las facultades que a otras autoridades pudieran corresponderles.

ARTÍCULO 9.- Del informe preliminar de contingencia ambiental: El Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias y el regente ambiental del INCOP; será el responsable de la seguridad y estará en la obligación de informar a la Dirección Portuaria o a la UTSC en el caso de los puertos dados en concesión, por medio de un Informe Preliminar de Contingencia Ambiental; sobre los derrames sólidos, líquidos o gaseosos, que se hayan ocasionado en presencia de ellos mismos o por medio de informes que comprueben el hecho denunciado, para posteriormente realizar la denuncia formal ante las autoridades competentes.

ARTÍCULO 10.- Del control de los informes: El Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias y regente ambiental, deberá mantener un control sobre los informes preliminares de contingencia ambiental, por medio de un archivo que deberá ser actualizado cada mes, para tener certeza de la cantidad de contingencias ocurridas en ese período de tiempo y así facilitarle a la Dirección Portuaria la toma de medidas complementarias que considere pertinentes, con el fin de disminuir los riesgos de contaminación del medio marino.

CAPÍTULO V

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN LOS PUERTOS

ARTÍCULO 11.- Residuos sólidos ordinarios: Se prohíbe a los usuarios, prestador de servicios y buques de los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP, disponer de forma inadecuada de los residuos sólidos ordinarios generados por ellos mismos; incluida toda materia plástica, tales como la cabuyería y redes de pesca de fibras sintéticas, residuos de carga, las bolsas de plástico para la basura y todas las demás basuras; incluidos restos de comidas, desechos de pescado, material granulado o pulverizado, productos de papel, trapos, vidrios, metales, envases, botellas, loza doméstica, tablas, forros de estiba, materiales de embalaje, entre otros.

En caso de desacato a esta disposición, deberá el responsable de la contaminación, retirar los residuos por su cuenta, bajo pena de que si no cumple, la Dirección Portuaria o la UTSC ordenará el retiro de los residuos y obligará al responsable de la contaminación a pagar los gastos de limpieza en que haya incurrido el INCOP a través del Departamento de Tesorería.

ARTÍCULO 12.- Desechos líquidos: Se prohíbe a los usuarios, prestador de servicios y buques, arrojar en los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP, restos o desechos líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, hidrocarburos, pinturas, aguas residuales y demás líquidos contaminantes. Estos desechos líquidos deberán ser recolectados, transportados y tratados por un gestor registrado como prestador del servicio ante la Autoridad Portuaria y acreditado por las autoridades competentes en la materia.

En caso de desacato a esta disposición, deberá el responsable de la contaminación, retirar los residuos por su cuenta, bajo pena de que, si no cumple, la Dirección Portuaria o la UTSC ordenará el retiro de los residuos y obligará al responsable de la contaminación a pagar los gastos de limpieza en que haya incurrido el INCOP a través del Departamento de Tesorería.

ARTÍCULO 13.- Hidrocarburos y sus mezclas: En todos los casos en que se produzcan descargas o derrames de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos no autorizadas en los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP, la nave responsable o su representante, deberán utilizar todos los medios y elementos disponibles a su alcance para combatir la contaminación producida y mitigar sus efectos.

Estos medios y elementos que se vayan a ocupar en las operaciones para combatir la contaminación no deberán ocasionar daño o perjuicio en las aguas, a la flora y fauna o al litoral.

Para las descargas autorizadas de hidrocarburos o sus mezclas, deberá cumplirse con la normativa establecida por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) y sus reformas posteriores.

ARTÍCULO 14.- Mercancías peligrosas: El prestador de servicios que maneje mercancías peligrosas definidas como tales por el Código IMDG y sus enmiendas vigentes actuales o futuras, dentro del puerto; que genere o pueda generar residuos peligrosos deberán aplicar un Plan de Contingencias; para el caso en que exista un derrame de los mismos, contar en todo momento con el equipo y materiales necesarios para su contención, recolección y disposición final.

Además, el prestador de servicios que maneje mercancías peligrosas deberá contar con un inventario actualizado cada seis meses del tipo de mercancía peligrosa que ingresa al puerto y deberá contar con un área destinada para su almacenamiento temporal debidamente rotulada y acondicionada para tal fin.

ARTÍCULO 15.- De la pérdida del derecho de atraque: Todo buque que ponga en peligro el ecosistema marino y la salud humana, debido a la contaminación por desechos sólidos, líquidos y gaseosos descargados en el puerto será denunciado ante las autoridades competentes y podrá hacerse acreedor, dependiendo de la gravedad del acto, de perder el derecho de atraque. La gravedad del acto será valorada por la Dirección Portuaria o la UTSC con base en la información y pruebas recolectadas luego de la investigación del incidente.

ARTÍCULO 16.- De la recuperación del derecho de atraque: El capitán del buque sancionado por el artículo anterior, podrá recuperar el derecho de atraque, una vez finalizada la investigación por parte del operador portuario y luego de establecidas las responsabilidades del caso, INCOP cuanta con un plazo no mayor a diez días naturales para notificarlos. Asimismo, deberá firmar una carta de compromiso en donde se establezca la obligación de reparar el daño causado por sus propios medios.

ARTÍCULO 17.- De los daños a las instalaciones y equipos del prestador de servicios: La contaminación ambiental que genere daños a las instalaciones o equipos propiedad del INCOP, causada por un usuario, prestador de servicios o buque, deberá indemnizar al INCOP el o los daños causados en su costo real al momento de ocurrir el hecho.

CAPÍTULO VI DE LAS EXCEPCIONES

ARTÍCULO 18.- Excepciones: En caso de que se presente una descarga de sustancias perjudiciales, que sea valorada como caso fortuito o fuerza mayor, el usuario, prestador de servicios y buque; no será responsable por los daños causados.

ARTÍCULO 19.- Responsabilidad por negligencia: Ninguna persona física o jurídica, será relevada de su responsabilidad, si la necesidad de efectuar una descarga de sustancias perjudiciales para salvaguardar la vida humana o la seguridad de cualquier buque se debió a negligencia de su parte.

ARTÍCULO 20.- Justificación ante una descarga por fuerza mayor: El responsable de llevar a cabo una descarga de sustancias perjudiciales por causa de fuerza mayor o caso fortuito, deberá rendir inmediatamente al encargado del puerto, un informe detallado y pormenorizado del hecho, en el que justifique la realización del mismo. La contravención a lo dispuesto en este artículo, aun tratándose de siniestro, será considerada como una descarga deliberada.

CAPÍTULO VII DEL INFORME PRELIMINAR DE CONTINGENCIA AMBIENTAL

ARTÍCULO 21.- Del tiempo para enviar el informe preliminar de contingencia ambiental: El Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias y el regente ambiental, será el responsable de completar debidamente y sin omitir detalle, el correspondiente informe preliminar de contingencia ambiental y deberá enviarlo, a más tardar, 24 horas después de ocurrido el suceso a la Dirección Portuaria o a la UTSC de INCOP para su correspondiente estudio. Estos a su vez, informarán a la Gerencia General lo ocurrido.

ARTÍCULO 22.- Formato del informe preliminar de contingencia ambiental: El informe preliminar de contingencia ambiental tendrá un formato preestablecido con el fin de evaluar y clasificar la emergencia y responderá a lo establecido en el Anexo A. Para el correcto llenado del informe preliminar de contingencia ambiental, la regencia ambiental, capacitarán a los encargados de los puertos, una vez que entre a regir el presente reglamento.

ARTÍCULO 23.- De la investigación para comprobar la infracción: Una vez realizado el estudio del informe preliminar de contingencia ambiental por parte del operador portuario, si se encontrara alguna inconsistencia, deberá inmediatamente de informarse a la gerencia del INCOP para que esta presente la denuncia formal ante las autoridades competentes.

CAPÍTULO VIII RÉGIMEN DE SANCIONES

ARTÍCULO 24.- Denuncia: La Gerencia General, presentará la denuncia correspondiente ante el Tribunal Ambiental Administrativo de Costa Rica, para que éste defina si existió o no un daño ambiental y se establezcan las sanciones pertinentes.

ARTÍCULO 25.- Concepto de Infracción: Constituyen infracciones todas las acciones u omisiones contrarias a las disposiciones de organización, funcionamiento, preservación y uso de bienes públicos y privados, los derechos de los terceros, la seguridad marítima portuaria, la preservación del medio ambiente marino y la gestión de residuos de los buques y de los puertos. Este régimen disciplinario se aplicará a todos los incumplimientos de las disposiciones legales en que incurrieren los usuarios, el prestador de servicios y buques.

ARTÍCULO 26.- Categoría de las Infracciones: En lo referente al régimen sancionatorio, este reglamento se regirá por las normas y principios del ordenamiento jurídico de Costa Rica, en particular por la Ley para la Gestión Integral de Residuos N° 8839 y sus Reglamentos o cualquier otra normativa que resulte aplicable. En lo que este documento sea omiso, se aplicará supletoriamente la legislación existente al momento de ocurrir la infracción.

CAPÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 27.- Interpretación del Reglamento: En caso de duda sobre la interpretación de este reglamento, corresponderá a la Junta Directiva de INCOP interpretar correctamente las disposiciones contenidas en él.

ARTÍCULO 28.- Negación del permiso de atraque: Para los buques que no cumplan las disposiciones estipuladas en este reglamento, la Administración del Puerto podrá negar el permiso de atraque.

ARTÍCULO 29.- Acatamiento del Reglamento: Las disposiciones contempladas en este reglamento deberán ser estrictamente acatadas por todos los usuarios, prestador de servicios, buques y trabajadores de INCOP; que hagan uso de los puertos existentes o futuros, dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP.

ARTÍCULO 30.- Sanciones a los trabajadores de INCOP: A los trabajadores del INCOP, que no acaten las normas de este articulado, se les sancionará, como lo dispone el Reglamento Autónomo de Servicios de la Institución y la legislación vigente.

ARTÍCULO 31.- De la normativa no contemplada en este Reglamento: Cualquier servicio o normativa que escape a este articulado será cubierto por el Reglamento General de Servicios Portuarios del INCOP y a su vez, por lo establecido en la legislación vinculante al efecto.

Artículo 32.- Derogatorias: Deróguese el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación por Desechos Líquidos y Sólidos de los Buques que utilizan las Terminales Portuarias que Administra el INCOP, aprobado por la Junta Directiva en sesión N° 2965 – Acuerdo Único celebrada el 11 de octubre del 2000, publicado en La Gaceta N° 04 del 05 de enero del 2001.

ARTÍCULO 33.- Sobre la vigencia: Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

TRANSITORIO. - Cada prestador de servicios deberá realizar el Plan de Contingencia Ambiental a que se refiere el artículo 14, en su Capítulo Quinto del reglamento, para su aprobación por parte de la Dirección Portuaria de INCOP, dentro del plazo de 12 meses contados a partir desde su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

No obstante, dentro del término anterior, previa presentación por parte del interesado, de los antecedentes que acrediten que se encuentra realizando el Plan en mención, la Dirección Portuaria podrá prorrogar el plazo que antecede hasta por seis meses más, contados a partir de la fecha de presentación de los antecedentes.

El Plan de Contingencias será por cuenta del interesado y deberá contener, como mínimo, la siguiente información:

- a) Marco Legal (Destacar la normativa nacional e internacional atinente a la actividad, especialmente, en lo que respecta a manipulación de hidrocarburos, derivados u otras sustancias peligrosas).
- b) Propósito y objetivos del Plan.
- c) Organización y responsabilidades.
- d) Preparación y planificación de la respuesta (Descripción de la actividad, procedimientos de prevención en operaciones de rutina y ante siniestros, análisis de riesgo de derrame, descripción de los productos movilizados, enlace con el sistema oficial de respuesta, operaciones de respuesta incluyendo el plan de acción, los medios para enfrentar la emergencia y los procedimientos de eliminación y disposición final).
- e) El sistema de comunicación, notificación y enlace.
- f) Por último, los programas de formación y el procedimiento para informar al público.

ANEXO A
INFORME PRELIMINAR DE CONTINGENCIA AMBIENTAL

Fecha del Informe:							
Personal involucrado	Usuario		Prestador del Servicio		Buque		Empresa
Posibles causas del suceso (colisión, varadura, fuego, explosión, falla estructural, mal uso o falla de equipos, descarga deliberada o intencional, sobrecarga, entre otros) :							
Localización del suceso	Provincia	Cantón		Distrito		Poblado	
Otras señas:							
Fecha del suceso:				Hora aproximada:			
Breve descripción del suceso:							
Área afectada (m ²):		Cantidad derramada:		M ³		Ton.	
Tipo de Contaminante:							
Sólido		Líquido		Gaseoso			
Recurso afectado:							
Personas		Suelo		Agua		Aire	Flora y Fauna
Infraestructura Vial:							
Condiciones climáticas:	Lluvia		Velocidad del viento		Corrientes y/o mareas		Época del año
Breve explicación del daño:							
Tiene Plan de Contingencia:	Si	No	Se aplicó:	Si	No		
Medidas de control aplicadas:							
Instituciones que intervinieron:							
Otras observaciones:							
Nombre y cargo de la persona responsable del informe:							
Nota: Este informe preliminar debe enviarse a más tardar 24 horas después de ocurrido el suceso a la Dirección Portuaria o a la UTSC de INCOP, Fax: 2634-9173, Correo electrónico: dop@incop.go.cr, utsc@incop.go.cr Dirección: Oficinas Centrales de INCOP ubicadas en Puerto Caldera, Esparza, Puntarenas.							
Firma:							

Lo anterior de conformidad con el oficio CR-INCOP-JD-2024-158, del 26 de agosto de 2024, de la secretaria de Junta Directiva y del oficio No. CR-INCOP-GG-1067-2024, del 20 de agosto de 2024, de la Gerencia General. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Gestión de publicación: Daxia Andrea Vargas Masís, Directora Administrativa Financiera de Incop, Superior inmediata Unidad de Proveeduría.—1 vez.—Solicitud N° 533508.— (IN2024889886).