

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

### DECRETO EJECUTIVO N° 41212-MOPT

#### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política, y los artículos 25, inciso 1), 27, inciso 1) y 28, inciso 2), acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley número 6227 del 2 de mayo de 1978; Ley de creación del Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, Ley número 3155 del 05 de agosto de 1963 y los numerales 16, 36 y 37 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, Ley número 7762 de 14 de abril del 1998.

#### Considerando

1°- Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 121 inciso 14 de la Constitución Política, los muelles no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado. Únicamente podrán ser dados en concesión para el logro de una más eficaz gestión del servicio público, según los procedimientos dispuestos en la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.

2°- Que según lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 7762, la Administración Pública se encuentra habilitada para concesionar las obras nuevas o ampliaciones realizadas a los Muelles de Moín, Limón, Caldera y Puntarenas.

3°- Que el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) en el año 2009, promovió la Licitación Pública Internacional número 2009LI-000001-00200, denominada Licitación para la “*Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores en Puerto Moín*”, la cual fue adjudicada a la empresa APM TERMINALS CENTRAL AMERICA B.V, según consta en Acuerdo número 018-MOPT-H del 01 de marzo del 2011, publicado en el Alcance Digital número 16 de La Gaceta 54 del 17 de marzo del 2011.

4°- Que en fecha 13 de febrero del 2012, la Presidenta de la República, el Ministro de Obras Públicas y Transportes y el Presidente del Consejo Nacional de Concesiones (en su doble condición), el Ministro de Hacienda, el Presidente Ejecutivo de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), los representantes de APM Terminals Moín, S.A. (sociedad concesionaria) y APM Terminals Central America B.V. (adjudicataria), suscribieron la versión consolidada con las Adendas 1 y 2 del Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el diseño, financiamiento, construcción, explotación y mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín.

5°- Que mediante oficio número 02739 (DCA-0692) del 21 de marzo del 2012, la Contraloría General de la República otorgó el refrendo para el Contrato de Concesión descrito, sometido a su aprobación.

6°- Que de conformidad con las cláusulas 4.3, 4.4 y 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá elaborar una propuesta de Reglamento para la operación portuaria en el cual se describan los procedimientos para la prestación del servicio, los derechos y deberes de los usuarios, las relaciones con otras dependencias públicas, entre otros aspectos, para ser finalmente aprobado y divulgado en el Diario Oficial La Gaceta.

7°- Que más allá de las estipulaciones contractuales, es obligación del Poder Ejecutivo generar una adecuada regulación de los servicios públicos que se generarán en una obra de infraestructura de relevancia capital para el desarrollo de la provincia de Limón y del país. Es por ello que se ha elaborado este reglamento dirigido a garantizar la calidad del servicio que se preste, la defensa de los intereses nacionales y de las personas usuarias de las nuevas instalaciones portuarias.

8°- De conformidad con el 12 artículo del decreto ejecutivo N° 37045-MP-MEIC, la propuesta de regulación no establece trámites ni requisitos que el administrado deba cumplir ante la Administración por lo que no es necesario llenar la sección II del formulario de análisis de costo-beneficio. Esto fue ratificado por la Dirección de Mejora Regulatoria el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, según oficio DMR-OF-097-2018, de 19 de junio de 2018.

9°- Que la propuesta reglamentaria remitida por el Concesionario APM Terminals Moín, S.A. ha sido sometida al proceso consultivo de ley ante las instancias competentes. Por tanto,

Decretan

## **REGLAMENTO DE OPERACIONES DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOÍN**

### **CAPÍTULO 1 Disposiciones Generales**

#### **ARTÍCULO 1. Definiciones y abreviaturas**

Para los efectos del presente reglamento se utilizan las siguientes definiciones y abreviaciones:

1. **Administración Concedente:** De conformidad con la Ley General de Concesión de Obra Pública con servicios públicos, el término Administración Concedente, se entenderá que es el Poder Ejecutivo, constituido por el Presidente de la República y el Ministro (a) de Obras Públicas y Transportes y la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), quienes por disposición de ley ostentan competencias concurrentes en el ámbito de la infraestructura y servicios portuarios. Se encontrará representada por el Consejo Nacional de Concesiones.
2. **Agente Naviero:** Persona jurídica que por delegación de los armadores, propietarios u operadores es representante de los intereses del armador o empresa naviera y debidamente registrado y reconocido como tal por la autoridad competente.
3. **Almacenamiento:** son aquellos lugares físicos donde se guardan los diferentes tipos de contenedores por un tiempo determinado.
4. **Amarre:** es la operación que consiste en asegurar la nave al margen o puesto de atraque mediante espías, o cables, incluyendo todo los recursos y actividades terrestres necesarios para la provisión de

tales servicios.

5. **Aparejo (Spreader):** sistema mecánico eléctrico que se le adiciona a las grúas para el manejo de contenedores.
6. **APM Terminals Moín S.A.:** en adelante denominado APM Terminals, Concesionario, Prestatario del Servicio u Operador Portuario.
7. **ARESEP:** Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
8. **Armador:** La persona física o jurídica que ejerce actos de explotación de la nave.
9. **Arribo forzoso:** El arribo de un buque al Recinto Portuario como consecuencia de circunstancias ocurridas por caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada por la Autoridad Competente.
10. **Atraque:** Operación mediante la cual se afianza una nave al sitio de atraque, instalando sus espías en las bitas de sujeción de muelle.
11. **Autoridad Portuaria:** Se considera tal a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2 inciso c) de la Ley 3155 del 05 de agosto de 1963.
12. **Autoridad Competente:** autoridad designada o reconocida por el Estado para un determinado fin.
13. **BAPLIE (EDI):** Documento electrónico en el que se indica la ubicación, categoría, tipo y la posición de los contenedores dentro del buque.
14. **Buque:** En todos los puntos de este Reglamento en que se mencione “buque”, se entenderá: Construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con propulsión y bandera y está registrado como “fully cellular container ships” según la Organización Marítima Internacional.
15. **Calado:** penetración del casco del buque en el agua, medida verticalmente entre la quilla y la línea de flotación a proa y/o popa.
16. **Capitanía de Puerto:** Oficina regional marítima a cargo de un Capitán de Puerto establecida para ejecutar parte de las competencias asignadas a la División Marítimo Portuaria por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
17. **Carga:** todos los materiales de cualquier naturaleza, efectos o bienes que se movilizan en contenedores para su exportación o importación.
18. **Carga de exportación:** toda carga nacional que sale del país con destino a otro, y que cumple con los trámites correspondientes.
19. **Carga de importación:** toda aquella carga que procede del extranjero y es nacionalizada en el país, o que también proceda de la zona franca, perfeccionamiento activo o por medio de otras modalidades contempladas en la Ley General de Aduanas y su Reglamento.
20. **Carga de transbordo:** toda carga (*máximo 10% salvo autorización de la Administración Concedente*) que es descargada provisionalmente a tierra y cargada nuevamente a otra nave o buque diferente, sin que la carga salga de la terminal.
21. **Carga de tránsito:** Toda carga que ingrese a territorio nacional por una aduana y salga del territorio nacional por cualquier otra aduana.
22. **Carga especial:** carga en contenedores que requiere la utilización de herramientas distintas a las que están instaladas en las grúas.
23. **Carga marítima internacional:** toda aquella carga que va o viene del exterior por vía marítima.
24. **Carga peligrosa:** aquella carga calificada como tal, según el Código Marítimo Internacional de Mercaderías Peligrosas (IMDG), de la Organización Marítima Internacional (OMI).
25. **Carga refrigerada:** mercadería que se moviliza en el puerto que necesita de un ambiente y temperatura controlada para su conservación.
26. **Carga viva:** es toda aquella carga de origen animal y que se encuentra con vida.
27. **Terminal Portuaria de Contenedores:** es el espacio que ocupan las instalaciones administrativas y

el recinto o área portuaria debidamente demarcada y estipulada en el Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín.

28. **Consejo Nacional de Concesiones:** en adelante CNC.
29. **COD:** (Change of Destination) cambio de destino de la carga.
30. **Concesión:** es la de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín.
31. **Código IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
32. **Conocimiento de Embarque:** título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el transportista para transportarlas al territorio nacional y designa al consignatario de ellas. Para los efectos del régimen jurídico aduanero equivale a los términos Bill of Lading (B/L), o carta de porte.
33. **Consignatario:** persona habilitada por el conocimiento de embarque o documento que haga sus veces para recibir las mercancías.
34. **Consolidación:** actividad que permite agrupar diferentes embarques (cargas) de uno o varios consignatarios en un mismo contenedor, para ser transportados bajo un solo documento de transporte.
35. **Contrato de Concesión:** es el Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín.
36. **COV:** (Change of Vessel) cambio de barco de la carga.
37. **COPRAR (Container PRE-ARrival message):** es un protocolo UN/ EDIFACT usado por las compañías navieras para enviar las instrucciones de los contenedores que se van a cargar y descargar.
38. **Cuadrilla:** grupo de estibadores que en un puerto se ocupan de estibar la mercancía a bordo de las naves, así como también de su desembarque.
39. **Cut-off:** Fecha y hora límite en que la carga puede ser recibida por APM Terminals Moín S.A. para ser embarcada en una nave específica.
40. **Demora:** Retraso, retención o tardanza en la prestación de servicios a la nave y/o a la carga.
41. **Depósito fiscal:** es el régimen aduanero por el cual las mercancías son depositadas temporalmente bajo custodia, conservación y responsabilidad del depositario y el control de la aduana.
42. **Desamarre:** soltar las tiras de amarre, espías, cabos o cables que aseguran una nave al margen o puesto de atraque, incluyendo todos los recursos y actividades, terrestres, necesarias para la prestación de tal servicio.
43. **Desatraque:** operación mediante la cual se retira una nave del muelle, finalizando cuando se suelte el último cabo.
44. **Desconsolidación:** actividad que permite desagrupar embarques (cargas) consolidados en un mismo documento de transporte u otro equivalente y que vienen destinados a diferentes consignatarios, presentando cada embarque individual con su respectivo documento de transporte.
45. **Desestiba:** manipulación de los contenedores desde el interior del buque o nave (cubierta o bodega) hasta que sea suspendida sobre la borda del buque o nave el cual es un sub-proceso de la descarga de los contenedores.
46. **Dólares:** se entenderá por Dólares la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América.
47. **EDI:** (Electronic Data Interchange) intercambio electrónico de datos. La transferencia de documentos por medios electrónicos de una entidad a otra.
48. **Equipo de protección personal:** en adelante EPP.
49. **Eslora:** longitud máxima del buque entre proa y popa.

50. **Estiba:** es la técnica de colocar los contenedores a bordo del buque o nave (cubierta o bodega) el cual es un sub-proceso de la carga de los contenedores.
51. **ETA:** (Estimated Time of Arrival) tiempo estimado de arribo.
52. **ETB:** (Estimated Time of Berthing tiempo estimado de atraque.
53. **ETD:** (Estimated Time of Departure) tiempo estimado de salida.
54. **FCL:** contenedores con carga para un solo consignatario.
55. **Fuerza mayor:** se entenderá que existe un evento de fuerza mayor cuando se produzca un hecho, acto o circunstancia, que por su producción o envergadura sea excepcional, o bien, sea imprevisible, entendido esto último como aquellas circunstancias que el Prestatario del Servicio no pudiese razonablemente anticipar, o que previstas, no han podido resistirse, mediante el ejercicio de un comportamiento razonable para dar cumplimiento a las disposiciones estipuladas en este Reglamento y del Contrato de Concesión.
56. **JAPDEVA:** Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.
57. **LCL:** (Less than Container Load). Contenedores con carga para varios consignatarios.
58. **Manifiesto de carga:** es el documento extendido por la compañía naviera (porteador), o el agente naviero en el puerto o puertos de carga, el cual será entregado a la Autoridad Portuaria y al Prestatario del Servicio que contiene un resumen de la información de los conocimientos del embarque.
59. **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, que de conformidad con lo establecido en el artículo 2 inciso c) de la Ley 3155 del 05 de agosto de 1963, es la autoridad encargada de "...Regular y controlar el transporte marítimo internacional,...".
60. **Muelle:** parte de la infraestructura de la TCM, destinada para la estadía del buque a efecto de facilitar sus operaciones de carga y descarga.
61. **Nave:** construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con propulsión y gobierno. Se incluyen sus partes integrantes y accesorios, tales como aparejos, maquinarias e instrumentos que sin formar parte de la estructura de la misma se emplean en su servicio tanto en el mar, río o lago, como en puerto.
62. **OCMI:** Organización Consultiva Marítima Internacional.
63. **Peso Bruto Verificado (VGM por sus siglas en inglés):** masa bruta total de un contenedor lleno, incluyendo el peso de la carga, el embalaje y el peso del contenedor.
64. **PIANC:** Permanent International Association of Navigation Congresses (Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación).
65. **Plan de Operación:** Plan que engloba todos los aspectos técnicos y organizativos que tienen que ver con la prestación de los servicios en la TCM, y está englobado por las regulaciones contenidas en el presente Reglamento de Operaciones en los Capítulos comprendidos entre el IV y el XV.
66. **Práctico o piloto:** asesor de los capitanes de las embarcaciones en las maniobras de atraque y desatraque o cualquier otra maniobra náutica dentro del área portuaria.
67. **Productividad:** Cantidad total de movimientos que son movilizados por todas las grúas utilizadas durante la operación, dividido por la suma del tiempo efectivo de operación de todas las grúas utilizadas durante toda la operación.
68. **Programación:** Elaboración de un Plan Operativo que muestra el orden de cada componente en el tiempo.
69. **Puerto:** conjunto de obras, instalaciones, organizaciones, que permiten aprovechar un lugar de la costa favorable para realizar las operaciones de intercambio en el tráfico marítimo terrestre; así como atender las necesidades de los medios de transporte y facilitar el desarrollo de las actividades relacionadas con el transporte marítimo internacional.
70. **Rada:** zona de maniobra definida por la Autoridad Portuaria, para las naves que serán atendidas por

- el Prestatario del Servicio y debe permanecer libre de embarcaciones por razones de seguridad.
71. **Recinto portuario:** zona delimitada y determinada por el MOPT y JAPDEVA, 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 establecidos en el Contrato de Concesión.
  72. **Servicios Complementarios:** aquellas actividades, que sirven de apoyo o complementan los servicios portuarios que no son regulados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
  73. **Servicios Portuarios o Servicios Públicos:** son todos los servicios que se prestan dentro de la Terminal de Contenedores de Moín a los buques o naves y carga, según los términos y condiciones estipuladas en Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín y cuyas tarifas se encuentran aprobadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
  74. **Ships Particular:** hoja de características de la nave.
  75. **Tarifario:** documento que contiene la lista de todas las tarifas establecidas, reguladas y no reguladas por ARESEP, las cuales serán cobradas a los usuarios por los servicios que les sean prestados derivados de la explotación de la Terminal de Contenedores de Moín, a menos que haya un acuerdo diferente entre las partes para el caso de los servicios complementarios.
  76. **TCM:** Terminal de Contenedores de Moín.
  77. **TDR:** (Terminal Data Report) reporte final de la operación de la nave o buque en TCM, el cual cuenta con un resumen de la cantidad de contenedores movilizados, a cuáles destinos fueron enviados y los tipos de contenedores.
  78. **Tiempo de espera:** comienza al arribo del buque o nave, a la zona de fondeo y termina cuando el práctico aborda el buque.
  79. **Usuario:** es la persona natural o jurídica que por efectos de su actividad requiere la prestación de servicios delegados al Prestatario del Servicio por parte de la Administración Concedente, o servicios complementarios de ser el caso durante el plazo del contrato y en los términos previstos en este.
  80. **Visita Oficial:** acto administrativo que se realiza a bordo del buque o nave, para conceder la libre plática, que permite a los funcionarios públicos determinar si la nave o buque, 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 y el desembarque de tripulantes, pasajeros y carga.
  81. **Zarpe:** Llevar anclas o desamarrar y salir a la mar desde el lugar en el que estaba fondeado o atracado.

## **ARTÍCULO 2. Del Ámbito de Aplicación**

Este reglamento es de orden general y sus disposiciones son aplicables dentro de las instalaciones portuarias de la Terminal de Contenedores de Moín.

## **CAPÍTULO 2**

### **Disposiciones Generales Relativas a los Servicios**

## **ARTÍCULO 3. De los Servicios a Prestar**

Los servicios que brinda el Prestatario del Servicio, deberán prestarse de conformidad con las normas que rijan en la República de Costa Rica y su contenido será el dispuesto por el cartel de licitación, este Reglamento de Operaciones, así como por el Contrato de Concesión, el cual será de plena aplicación

incluso en aquellos extremos que no se incorporen de forma expresa en el presente Reglamento. Asimismo, estos servicios se prestarán con base en los principios de universalidad, igualdad, neutralidad, competencia, eficiencia, necesidad, interés público y razonabilidad.

En este sentido toda persona física o jurídica al solicitar los servicios portuarios o utilizar toda o parte de sus facilidades físicas o instalaciones de la Terminal de Contenedores de Moín, estará sujeta a las disposiciones de este Reglamento.

#### **ARTÍCULO 4. Del horario**

Para las operaciones de la TCM, relativas a la atención de buques o naves y mercaderías, ésta permanecerá debidamente habilitada los 365 días del año las 24 horas del día.

Únicamente por cuestiones de seguridad a la navegación, las maniobras de atraque y desatraque podrán ser suspendidas por la Autoridad Competente cuando así lo disponga. Adicionalmente, por motivos de caso fortuito o fuerza mayor el Prestatario del Servicio podrá suspender las operaciones en la TCM.

#### **ARTÍCULO 5. De las demoras en los servicios portuarios**

Las demoras en el servicio portuario, que sean ocasionadas por movimientos de huelgas, desordenes o bien, perturbaciones de orden público, no serán responsabilidad del Prestatario del Servicio en el tanto resulten por actos de terceros ajenos al control del Prestatario del Servicio. Igualmente, no habrá imputación de responsabilidad alguna en caso de fuerza mayor y caso fortuito, tanto en el buque afectado como en los siguientes que deban ser reprogramados.

Además, no le serán imputables al Prestatario del Servicio las siguientes demoras:

- 1) Si un buque o nave adelanta su llegada a la TCM, con respecto a lo previamente anunciado y programado, siempre y cuando este adelanto no sea ocasionado por razones imputables al concesionario.
- 2) Si el buque o la nave demora su llegada a la TCM, y pierde la hora programada de inicio de operación, la atención de dicho buque deberá ser reprogramada sin afectar la prestación del servicio a los otros usuarios. El Prestatario del Servicio deberá asignar un nuevo espacio en la programación a tal buque o nave, en coordinación con la Autoridad Portuaria, siendo esta nueva programación la que se utilizará para la medición de calidad del servicio.
- 3) Si el buque o nave demora su salida de la TCM, después del ETD, los retrasos en la atención de los buques subsiguientes no serán imputables al Prestatario del Servicio siempre y cuando dicha demora no se haya producido por alguna causa imputable al Prestatario del Servicio de acuerdo con lo establecido en el encabezado de este artículo, el cual deberá asignar las nuevas programaciones a los buques o naves (ETA), en coordinación con la Autoridad Portuaria, siendo esta nueva programación la que se utilizara para la medición de calidad del servicio.
- 4) Para efectos de los parámetros de medición de la calidad del servicio establecidos en el Contrato de Concesión, no se consideran las esperas o demoras que sean ocasionadas por causas ajenas al Prestatario del Servicio, de acuerdo con lo establecido en el encabezado de este artículo.

Sin perjuicio de las obligaciones contractuales establecidas, para efectos de determinar si alguna de las situaciones reguladas en los incisos anteriores es o no imputable a la concesionaria, esta deberá entregar a la Autoridad Portuaria un informe semanal de los arribos y zarpes de las naves atendidas en casos en que se dé alguna de las situaciones establecidas en este artículo.

#### **ARTÍCULO 6. De las prohibiciones**

Es prohibido para los usuarios y proveedores de la TCM:

- 1) Ofrecer directa o indirectamente a los empleados y funcionarios del Prestatario del Servicio o sus subcontratistas, 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.
- 2) Dejar basuras, desperdicios o embalajes dentro del recinto portuario. Estos deben ser retirados una vez concluida la operación por cuenta del usuario.
- 3) Ingresar al recinto portuario bajo los efectos del alcohol, drogas o estupefacciones o cualquier otra condición análoga.
- 4) Fumar dentro del recinto portuario o ingresar o consumir alcohol y/o drogas.

#### **ARTÍCULO 7. De las restricciones para la entrada al TCM**

El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de permitir la entrada a la TCM a visitantes. Los visitantes en forma personal o a través de la empresa que representen, solicitarán el respectivo permiso de visita al Prestatario del Servicio.

El Prestatario del Servicio, se reserva el derecho de autorizar el ingreso, tránsito o presencia en el TCM de personas, vehículos o mercaderías por razones de:

- 1) Salud, moral pública.
- 2) Seguridad.
- 3) Enfermedades de plantas, animales, o contagios.
- 4) Pestes.
- 5) Por incumplimiento a las disposiciones del Reglamento de Operaciones.
- 6) Por irrespeto a la Autoridad Portuaria, debidamente comprobada.

Es totalmente prohibida la venta de mercadería a bordo siempre y cuando no esté debidamente autorizada por la Autoridad competente o el obsequio de cualquier clase de mercadería a bordo, bien sea a personas particulares, funcionarios o empleados públicos. No se permitirá el retiro de mobiliario u otros enseres que desechen los barcos, mientras la agencia que representa el barco no cumpla con los trámites aduaneros y ambientales respectivos.

#### **ARTÍCULO 8. De la responsabilidad por daños en el recinto portuario, puerto y equipos portuarios.**

- a) Los dueños de los buques o naves, los capitanes de los buques o naves o sus representantes legales, velarán por el buen estado y eficiencia de los equipos, aparejos propios de los buques o las naves o del agente; así como las condiciones de la carga y su estiba. Velarán para que haya amplia visibilidad y ningún obstáculo para la correcta manipulación de la carga.

Los accidentes, lesiones, muertes de personas o daños y averías a la carga, por motivo de no cumplirse lo señalado, serán imputables a los dueños de los buques o naves o representantes. De presentarse cualquier situación de gravedad, el Prestatario del Servicio podrá negar parcial o totalmente la prestación del servicio.

- b) Todo daño causado al recinto portuario, puerto, equipos de esta o cualquier otro objeto de la TCM, causado por buques o naves, vehículos, equipos ferroviarios o cualquier otra clase de equipo, será indemnizado por los responsables con el costo real del daño causado, más los gastos de avalúo, reparación, actas notariales y demás gastos derivados del daño.

Los daños se determinarán mediante avalúo efectuado al momento del accidente por el órgano competente; por lo expuesto, los buques o naves, vehículos, equipos ferroviarios, u otros, no podrán abandonar el Recinto Portuario hasta tanto los dueños, capitanes de buques o naves, sus representantes o sus agentes respondan por los daños ocasionados, mediante garantía fiduciaria, hipotecaria, prendaria o dinero en efectivo. Dicha garantía será presentada ante el la Administración

Concedente o al Prestatario del Servicio según sea el caso, o en su defecto a quién lo supla en ese momento.

- c) El Prestatario del Servicio no aceptará ni reconocerá responsabilidad alguna por daños, o bultos faltantes en los contenedores, después de que éstos hayan sido descargados, entregados al dueño o su representante; haya o no salido del recinto portuario.

**ARTÍCULO 9. El Prestatario del Servicio podrá aplicar cobros por concepto de demoras atribuibles a los usuarios bajo los siguientes supuestos:**

- 1) Cuando de acuerdo a la programación establecida se produzcan atrasos para el inicio de la operación, imputables al usuario una vez atracado el buque o nave.
- 2) Una vez iniciadas las labores operativas por parte del Prestatario del Servicio y se produzcan demoras por períodos que excedan a los 5 minutos y tales retrasos o suspensiones del trabajo sea resultado de circunstancias ajenas al control del Prestatario, como podrían ser las siguientes:
  - a) Falta o insuficiencia de luz o de energía a bordo de la nave o buque.
  - b) Desperfectos del equipo de la nave o buque.
  - c) Reparación o mantenimiento del equipo de la nave o buque.
  - d) Cualquier otra causa ajena al control del Prestatario del Servicio e imputable al usuario.

**ARTÍCULO 10. De la responsabilidad por el almacenamiento y entrega de las mercancías en contenedores al consignatario.**

El Prestatario del Servicio no se hará responsable por las pérdidas, daños y perjuicios que sufran las mercaderías en contenedores por las siguientes causas:

- a) Incendio, calor, humedad, derrames, evaporación, contracción, desgaste natural o descomposición, daños por la acción de las polillas, gorgojos, ratas y otros animales o insectos, deterioro defectuoso o inadecuado por su propia consistencia o mala confección para la seguridad del contenido; daños causados por el escape, fuga o descarga de los sistemas de protección contra incendio, por el derrumbamiento por fuerza mayor de los edificios y demás estructuras, por los desperfectos del sistema de refrigeración, y por objetos flotantes, incluyendo defensas, vigas o pilotes que sean utilizados para separar las naves o buques del recinto portuario, siempre y cuando dicha situación no se haya producido por alguna negligencia, incompetencia o dolo del personal del Prestatario del Servicio.

Tampoco tendrá que responder por cualquier pérdida, daño o demora ocasionadas por la insuficiencia de avisos previos, combinación de circunstancias adversas, motines, paros, huelgas o actos similares por parte de terceros, sin relación alguna con el Prestatario del Servicio **o por personas empleadas al servicio del Prestatario, siempre y cuando estas circunstancias no sean generadas por parte de dichos empleados por negligencia, incompetencia o dolo** o por cualquier consecuencia derivada de dichas causas. Tampoco por los daños sufridos en la mercadería antes de que esta sea recibida por el Prestatario del Servicio, producto de manejo defectuoso por parte del transportista o saqueo ocurrido entre el costado de la nave o buque y el sitio de almacenamiento. Sin embargo, el Prestatario del Servicio tomará las precauciones para el desarrollo normal de sus actividades”.

- b) Daños ocultos en los bultos o fardos de mercaderías, así como por los daños que haya sufrido por embalaje defectuoso o mal manejo durante el transporte, o por cualquier otro daño o faltante que quede plenamente establecido o comprobado que haya ocurrido después que la mercadería fue entregada a satisfacción por el Prestatario del Servicio, hayan salido o no del recinto portuario.
- c) Deterioro, merma o demérito que sufra la mercadería cuando por la naturaleza de la misma o por rotulación inadecuada, haya sido estibada al aire libre o en otro lugar inapropiado.

- d) La carga de exportación, importación o en tránsito, que sea almacenada en el recinto portuario, que por razones de fuerza mayor -, así como de motines, huelgas, sabotaje o cualquier causa extraña, se averíe, dañe o destruya, implica por parte de los propietarios de la carga o sus representantes legales, el asumir los riesgos y pérdidas que sufra. El Prestatario del Servicio no indemnizará, ni pagará suma alguna a los dueños o representantes de la carga averiada, dañada, destruida, hurtada o robada, cuando concurren las causas antes señaladas, **o por personas empleadas al servicio del Prestatario, siempre y cuando estas circunstancias no sean generadas por parte de dichos empleados por negligencia, incompetencia o dolo**
- e) El Prestatario del Servicio no aceptará reclamos por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen o estén declarados en el conocimiento de embarque; cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido comprobada en el momento de su recibo.

#### **ARTÍCULO 11. De la responsabilidad civil en cuanto a personas y objetos.**

Los usuarios del recinto portuario deben asegurar a sus trabajadores contra riesgos profesionales y suplirles los implementos de protección personal que establece el Ministerio de Trabajo, el Instituto Nacional de Seguros, y sujetarse a las normas de seguridad ocupacional estipuladas por el Prestatario del Servicio y la legislación nacional vigente. El Prestatario del Servicio deberá contar, también, con un Póliza de Responsabilidad Civil.

#### **ARTÍCULO 12. De otras responsabilidades.**

Los propietarios, apoderados o agentes, tendrán la obligación de remover cualquiera de sus naves o buques que, por causa de accidente, hundimiento, desperfectos o daños, impida la libre navegación en aguas jurisdiccionales del recinto portuario. En caso de que la remoción del obstáculo no se realice dentro del plazo establecido por el Prestatario del Servicio; dicha operación podrá ser ejecutada o controlada por el Prestatario del Servicio, quedando los propietarios, operadores, o agentes de la nave o buques, obligados a cancelar los costos generados por dicha acción.

Cualquier costo por atrasos en el atraque de otras naves o buques, que a juicio del Prestatario del Servicio se deban a los casos anteriormente relacionados, previo a un proceso sumario de comprobación de dichos atrasos, correrá también a cargo de los propietarios, operadores o agentes de la nave o buque que ocasionen el atraso.

#### **ARTÍCULO 13. De los derechos en reservas sobre la prestación de los servicios portuarios.**

- a) El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de prestar o suspender los servicios solicitados por usuarios que incumplan disposiciones normativas u obligaciones por servicios prestados en la TCM o por incumplimiento a las normas establecidas en este Reglamento.
- b) El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de prestar o suspender los servicios a aquellos usuarios que para obtener ventajas o prioridades por sí mismo o por intermedio de terceras personas, ofrezca propinas, gratificaciones o cualquier otro tipo de retribuciones a empleados y funcionarios del Prestatario del Servicio.
- c) Aquellos usuarios a quienes en virtud de una sentencia penal con carácter de cosa juzgada material, sean condenados por el delito de cohecho propio o impropio en la modalidad de penalidad del corruptor, con ocasión del ofrecimiento directo de dádivas o bien su simple ofrecimiento para obtener beneficios de forma ilegítima en la prestación de los servicios portuarios dentro de la TCM, se les cancelarán los permisos respectivos de uso o cualquier otro servicio en el recinto portuario durante el tiempo en que el juez competente determine la pena respectiva en el proceso penal. En

caso de que el condenado no sufra pena de cárcel, la cancelación del permiso se dará por un periodo de seis meses.

- d) El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de brindar el servicio a buques o naves y de cualquier vehículo de transporte, cuyos dueños, armadores, operadores o agentes navieros se nieguen a cumplir con cualquiera de las estipulaciones, cargos o regulaciones de este Reglamento o de las adiciones, modificaciones o suplementos del mismo, o cualquier otra disposición que Autoridad Portuaria haya emitido y notificado.
- e) El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de rechazar la prestación de servicio al buque o nave cuyas características no cumpla con las condiciones mínimas de seguridad o representen un riesgo inminente para la vida humana, al patrimonio del recinto portuario y/o Puerto, al canal de navegación, recinto portuario y sean debidamente sustentados.
- f) Rehusar el manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, puedan ocasionar daños a las instalaciones del recinto portuario y/o puerto, o a otros cargamentos, o que. no puedan ser manejados con los equipos disponibles en la TCM.
- g) Rehusar el manejo o almacenamiento de mercaderías que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o por cualquier otra circunstancia, produzca emanaciones, vapores, olores, basura que causen o contaminen las instalaciones o a los cargamentos depositados, de conformidad con las regulaciones internacionales. Bajo estas circunstancias se podrá ordenar el retiro de las mercaderías de la TCM.
- h) Rehusar el manejo o almacenamiento de contenedores, cuando el peso de los cargamentos no esté indicado en los conocimientos de embarque, ni consten en otro documento. Asimismo, el Prestatario del Servicio pesará todos los contenedores llenos de importación, con el fin de dar cumplimiento a lo estipulado en la Ley No. 9078 "Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial" en su artículo 114. Dicha actividad generará el cargo respectivo por el servicio de pesaje para el usuario. Es decisión del usuario si sale o no del puerto en caso de que este sobre pesado.
- i) Es obligación del usuario (específicamente del exportador o su representante) que el o los contenedores llenos de exportación que envíe al Prestatario del Servicio tengan declarado un VGM, información que debe ser enviada al Prestatario del Servicio a través de la naviera en cuestión. Si dichos contenedores ingresaran a la TCM sin un VGM declarado, el Prestatario del Servicio pesara el contenedor y ese peso será utilizado como VGM, generándose el cargo respectivo por el servicio de pesaje para el usuario. En ninguna circunstancia la TCM podrá cargar un contenedor lleno de exportación que no tenga un VGM. En caso de que el VGM declarado por el exportador o su representante, sea diferente (mayor o menor) al peso obtenido por el Prestatario del Servicio al pesar el contenedor por sus propios medios, en un porcentaje mayor o menor al establecido en el Reglamento para la Verificación de la Masa Bruta de los Contenedores con Carga, será este último peso obtenido por el Prestatario del Servicio el que se utilice como VGM, generándose el cargo respectivo por el servicio de pesaje para el usuario más la multa correspondiente por la declaratoria errónea del VGM.
- j) El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de prestar o suspender los servicios solicitados por usuarios que no hubieran cubierto del pago de los servicios brindados y facturados por el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 14. De las Potestades del Prestatario del Servicio**

El Prestatario del Servicio se reserva los siguientes derechos:

- a) Designar el orden de atraque de los buques o naves o su permanencia en la TCM ante la Autoridad Portuaria, cuando esto se requiera por razones de interés público, en circunstancias normales de atraque que se hará de acuerdo con la programación establecida en este Reglamento.
- b) No permitirá el inicio de operaciones de carga y descarga en aquellos buques o naves que presentan derrumbamientos de la carga en sus bodegas o signos de saqueos en las mismas, hasta tanto, no se haya llevado a cabo el levantamiento de un acta y la correspondiente protesta, mediante la cual, el Prestatario del Servicio no se hará responsable por los daños, averías o faltantes de carga. La protesta se hará por escrito al capitán de la nave o buque y los agentes navieros encargados.
- c) Podrá ordenar nuevos atraques o desatraques si lo estima necesario, por razones de planificación de las operaciones, mejoras en la eficiencia portuaria, racionalización del tiempo, del espacio, de utilización del equipo y otros.
- d) Los contenedores vacíos y llenos podrán permanecer almacenados en el recinto portuario por un máximo de siete (7) días naturales o menos que se acuerde lo contrario entre el Usuario y el Prestatario del Servicio. Si excede este plazo de 7 días naturales o por eventos de fuerza mayor, caso fortuito u otros planes de contingencia del Prestatario del Servicio, el nivel de almacenaje de la TCM compromete la forma eficiente de brindar los servicios a la nave o a la carga, el Prestatario del Servicio podrá requerir la evacuación de contenedores a una unidad transitoria seleccionada por la naviera o por la TCM con previo aviso de la situación.
- e) No autorizará el inicio o podrá suspender las operaciones de carga y descarga de contenedores cuando a juicio del gerente de operaciones, gerente de turno o representante del Prestatario del Servicio, los equipos, aparejos o bodegas y cubiertas de la nave o buque no se encuentren en buenas condiciones o no sean las apropiadas para el manejo de la carga; procediendo a comunicarlo por escrito al responsable, levantando el acta de protesta correspondiente. Los usuarios correrán con los costos que esta situación genere.
- f) Los usuarios procurarán que la carga sea distribuida equilibradamente entre las bodegas de la nave o buque, con el fin de mantener la eficiencia y los rendimientos operacionales por modalidad.

#### **ARTÍCULO 15. Responsabilidad del Prestatario del Servicio**

El Prestatario del Servicio en la atención de los buques o naves y sus cargas es el responsable por la pérdida, averías, daños o perjuicios causados a las mercancías mientras éstas se encuentren bajo su responsabilidad, excepto en los siguientes casos:

- 1) Los ocasionados por causas fortuitas o fuerza mayor.
- 2) Los causados por la deficiente condición de la carga.
- 3) Las que se originen por responsabilidad del armador, los usuarios o sus agentes.
- 4) Aquellas causas descritas en el artículo 10 en relación con la limitación de responsabilidad del Prestatario del Servicio por el almacenamiento y entrega de las mercancías al consignatario.

#### **ARTÍCULO 16. Información**

Para la difusión de información el recinto portuario contará con su página web, donde se publicará información relacionada a aspectos generales de la TCM, servicios disponibles, tarifas, estadísticas, procedimiento de atención de reclamos y demás temas y aspectos informativos y operativos, incluyendo características principales de sus puestos de atraque y calados o profundidades disponible.

Asimismo, en dicha página se habilitará un buzón de sugerencias e inquietudes para que el usuario pueda plantear sus observaciones

### **CAPÍTULO 3**

#### **Disposiciones Relativas al Recinto Portuario**

#### **ARTÍCULO 17. Disposiciones generales sobre el ingreso y permanencia de personas y vehículos en el Recinto Portuario**

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

Solamente se permitirá la entrada al recinto portuario a las personas que de alguna manera estén ligadas a las operaciones y servicios portuarios, previa autorización del Prestatario del Servicio.

Toda solicitud de ingreso de personas y vehículos se tiene que realizar con veinticuatro (24) horas de antelación a la fecha de ingreso y/o permanencia en el Recinto Portuario.

El Prestatario del Servicio será el responsable de la vigilancia portuaria y velará por el cumplimiento de estas normas.

**ARTÍCULO 18.** Únicamente se permitirá el ingreso y permanencia dentro del recinto portuario a las siguientes personas:

- 1) Empleados del Prestatario del Servicio debidamente identificados y que por razón de su trabajo requieran ingresar al recinto portuario.
- 2) Empleados del Prestatario del Servicio que por razón de sus funciones deban ingresar para atender turnos de trabajo.
- 3) Personal contratado por el Prestatario del Servicio debidamente identificado y que por razón de sus labores deben ingresar y permanecer dentro del recinto portuario.
- 4) Personas autorizadas por el Prestatario del Servicio o la unidad responsable de la vigilancia portuaria del Prestatario del Servicio. Esta autorización se dará por escrito previa solicitud del interesado.
- 5) Funcionarios de la Autoridad Portuaria previamente autorizados por el Prestatario del Servicio.
- 6) Personal de las autoridades competentes para funciones asignadas por ley, que requieran acceso inmediato.

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

#### **ARTÍCULO 19.**

##### **Prohibiciones dentro del Recinto Portuario**

Es prohibido dentro del recinto portuario:

- 1) La navegación en la rada y en el canal de acceso para toda embarcación, buque o nave de recreo o propiedad de particulares, sea de motor o vela sin la autorización de la autoridad competente.
- 2) El ingreso de vehículos particulares al recinto portuario, salvo autorización expresa del Prestatario del Servicio o la unidad responsable de la vigilancia portuaria designada por el Prestatario del Servicio.
- 3) Fumar en el Recinto portuario, el incumplimiento de esta disposición causará una llamada de atención por la primera vez y en caso de reincidencia, la prohibición de ingreso.
- 4) Ingresar al área portuaria con armas de fuego, contundentes o punzocortantes. El incumplimiento de esta disposición causará una llamada de atención por la primera vez y en caso de reincidencia, la prohibición de ingreso.

- 5) Ingresar, a donde así sea requerido, sin el equipo de protección personal (EPP) al recinto portuario (casco con barbiquejo, zapatos de seguridad, chaleco de colores luminiscentes y cintas reflectivas, entre otros).
- 6) Realizar cualquier tipo de actividad recreativa en el recinto portuario, tales como natación, etc.
- 7) Ingresar al recinto portuario bajo los efectos del alcohol, drogas o estupefacciones o cualquier otra condición análoga.

## **CAPÍTULO 4**

### **Generalidades sobre el Ingreso de Personas**

Con excepción de lo establecido en el inciso 6 del artículo 18, rige lo siguiente:

#### **ARTÍCULO 20. Generalidades sobre el Ingreso de Personas**

Las personas que ingresen al recinto portuario deben de seguir los procedimientos de seguridad y respetar las reglas de acceso y tráfico de acuerdo con lo estipulado en el presente Reglamento.

#### **ARTÍCULO 21. Ingreso de Personas**

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, la autorización de ingreso y el cumplimiento del procedimiento de seguridad, tales como el curso de seguridad, EPP, entre otros.

#### **ARTÍCULO 22.**

Todas las personas que ingresen con excepción de los empleados del Prestatario del Servicio con funciones en el área portuaria conforme al artículo 18 de este Reglamento, deberán anotar el motivo de su visita al recinto, firmar el registro al ingreso y a la salida y respetar las políticas de ingreso establecidas por el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 23.**

Toda persona vinculada al quehacer portuario y conforme con el artículo 18 de este Reglamento, debe proveerse de un pase para poder ingresar al recinto portuario, exceptuando los choferes de los vehículos para el transporte de carga cuyo ingreso se regula en el artículo 31, siguientes y concordantes. Existen tres tipos de pases:

- 1) **Permanentes.** Se otorgarán pases permanentes a los empleados del Prestatario del Servicio, proveedores y autoridades competentes con funciones diarias dentro del recinto portuario, previa solicitud por escrito.
- 2) **Temporales.** Se otorgarán a los empleados del Prestatario del Servicio, proveedores y autoridades competentes que deban realizar ocasionalmente labores en el recinto portuario. Los pases indicarán su vigencia.
- 3) **Información** Las personas que ingresen en calidad de visitantes, recibirán un pase de visitante de la unidad responsable de la vigilancia portuaria y deben cumplir con lo estipulado en los artículos 20, 21 y 22 de este reglamento.

Sin dicho pase queda terminantemente prohibido el ingreso al recinto portuario.

#### **ARTÍCULO 24.**

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

#### **ARTÍCULO 25.**

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

**ARTÍCULO 26.** Cuando una persona pierda su pase de acceso, debe informarlo a la unidad responsable de la vigilancia portuaria del Prestatario del Servicio, para la expedición de una nueva tarjeta previo pago del valor de expedición.

#### **ARTÍCULO 27.**

La unidad responsable de la vigilancia portuaria del Prestatario del Servicio llevará el control y registro de los pases otorgados. Los pases permanentes y temporales requieren la autorización del Gerente General del Prestatario del Servicio o las personas que este designe, los demás serán otorgados por la unidad responsable de la vigilancia portuaria del Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 28.**

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

#### **ARTÍCULO 29.**

Los pases permanentes y los temporales son personalísimos e intransferibles, en caso de que una persona utilice el pase de otra, el pase será retenido y el permiso de acceso será revocado

#### **ARTÍCULO 30. Respecto a los requisitos de acreditación de los Usuarios**

- a) Los usuarios que soliciten los servicios del Prestatario del Servicio, deberán hacerlo por medio de la página web o por cualquier otro medio electrónico oficial debidamente autorizado y que al efecto confeccionará el Prestatario del Servicio y hará de conocimiento público. En el caso de las personas jurídicas, la correspondiente solicitud deberá ser firmada por quien tenga la representación legal de la empresa.
- b) Toda agencia naviera y/o aduanal o su representante deberá acreditarse ante el Prestatario del Servicio, previa presentación de la licencia de agente otorgada por el órgano competente, igualmente deberá cumplir con los requisitos siguientes:
  - 1) Aportar documentos que acrediten la representación legal de la empresa.
  - 2) Copia certificada por un notario del acta o escritura pública constitutiva de la empresa, con indicación de quién es el agente residente y dirección, cuando así corresponda.
  - 3) Certificación notarial del poder o poderes debidamente inscritos en el Registro Público, otorgado por la empresa a su representante para actuar por cuenta de la empresa ante el Prestatario del Servicio.
  - 4) Apertura de cuenta con el Prestatario del Servicio.
  - 5) Previo a iniciar operaciones en la TCM, las agencias navieras deberán rendir una garantía ante el Prestatario del Servicio, por un monto equivalente al 50% del valor estimado de la operación del buque. Cuando el movimiento sobrepase a un 25% como mínimo la estimación original

garantizada; el Prestatario del Servicio se reserva el derecho de exigir un aumento que cubra ese excedente.

- 6) Todas las agencias navieras deberán entregar al Prestatario del Servicio, una certificación de las líneas navieras que representan y cada vez que adquieran una nueva o deja de representar a alguna línea, deberán notificarlo al de Prestatario del Servicio, en forma inmediata.
- 7) El Prestatario del Servicio mediante resolución debidamente fundamentada resolverá en un plazo no mayor de 10 diez días hábiles, la solicitud de acreditación.

## **CAPÍTULO 5**

### **Requisitos para la acreditación de los Vehículos para Transporte de Carga**

#### **ARTÍCULO 31. De los requisitos de acreditación de los Vehículos para Transporte de Carga**

Todo vehículo para transporte de carga que ingrese al recinto portuario debe estar previamente acreditado ante el Prestatario del Servicio, está prohibido el ingreso al recinto portuario de vehículo para transporte de carga que no esté acreditado.

Los requisitos que debe presentar todo propietario de vehículo para transporte de carga que ingrese al recinto portuario para poder acreditarlo son:

- 1) Original y copia del permiso de circulación al día.
- 2) Original y copia Tarjeta de propiedad.
- 3) Original y copia de la Certificación de la Revisión Técnica Vigente.
- 4) Certificación de la póliza de Responsabilidad Civil, que cubra accidentes y daños a la carga, materiales de la TCM y equipo de la TCM.
- 5) Certificación de estar inscrito como transportista autorizado ante el Ministerio de Hacienda.
- 6) El vehículo debe tener las señales o dispositivos de seguridad requeridos según el MOPT para el tipo de mercancías a transportar.

Una vez que se presenten los documentos antes descritos el Prestatario del Servicio entregará una tarjeta electrónica o un dispositivo electrónico que le asignará un número de identificación el cual va a estar asignado en la base de datos del Prestatario del Servicio.

Todo vehículo para transporte de carga que ingrese al recinto portuario debe portar siempre la tarjeta electrónica o un dispositivo electrónico, caso contrario no se le permitirá el ingreso al recinto portuario.

#### **ARTÍCULO 32. Ingreso de Vehículos para Transporte de Carga.**

Todo vehículo para transporte de carga que ingrese al recinto portuario será atendido previa cita la cual deberá ser solicitada vía electrónica por medio del sitio web o cualquier otro medio que el Prestatario del Servicio determine, para su posterior asignación de fecha y hora.

## **CAPÍTULO 6**

### **Requisito de acreditación de las Personas que manejan los Vehículos para Transporte de Carga**

#### **ARTÍCULO 33. De los requisitos de acreditación de las Personas que manejan los Vehículos para Transporte de Carga**

Las personas que manejan los vehículos para transporte de carga que ingrese al recinto portuario debe estar previamente acreditado ante el Prestatario del Servicio, está prohibido el ingreso al recinto portuario de personas que manejen los vehículos para transporte de carga que no estén acreditados.

Los requisitos que debe presentar para poder acreditarlo son:

- 1) Llevar el Curso Básico del Código Internacional de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias impartido por el Prestatario del Servicio.
- 2) Inducción sobre el recinto portuario impartido por el Prestatario del Servicio.
- 3) Licencia de conducir vigente para este tipo de vehículo.
- 4) Licencia para transportista de desechos peligrosos cuando se requiera.
- 5) Certificación de estar inscrito como transportista autorizado ante el Ministerio de Hacienda.
- 6) Certificación de la póliza de riesgos de trabajo.

Una vez que se presenten los documentos antes descritos el Prestatario del Servicio entregará una tarjeta electrónica o un dispositivo electrónico que le asignará un número de identificación el cual va a estar asignado en la base de datos del Prestatario del Servicio.

Toda persona que conduzca los vehículos para transporte debe portar siempre la tarjeta electrónica o un dispositivo electrónico, caso contrario no se le permitirá el ingreso al recinto portuario.

## **CAPÍTULO 7**

### **Requisitos para el Ingreso y Permanencia de los Vehículos para Transporte de Carga dentro del recinto portuario**

#### **ARTÍCULO 34. Requisitos para el Ingreso de Vehículos para Transporte de Carga dentro del recinto portuario**

Los vehículos para Transporte de Carga que vayan a ingresar al recinto portuario a dejar o tomar carga, deben cumplir las siguientes disposiciones:

- 1) Estar acreditados ante el Prestatario del Servicio.
- 2) Tener previamente asignada una cita la cual debe ser solicitada vía electrónica por medio del sitio web o cualquier otro medio que el Prestatario del Servicio determine. En caso de que exista área de pre ingreso debe ir a dicha área para realizar una verificación de los datos de su cita y demás información que requiera el Prestatario del Servicio para validar la cita.
- 3) Estar en buenas condiciones mecánicas, tanto el transporte de carga como el chasis.
- 4) Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 35.**

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

#### **ARTÍCULO 36.**

Los vehículos que ingresan carga de exportación no podrán ingresar ninguna mercadería diferente a la amparada por los documentos de exportación. El Prestatario del Servicio hará las inspecciones alegatorias que considere necesarias por motivos de seguridad.

Los vehículos que saquen carga de importación no podrán salir con ninguna mercadería diferente a la amparada por los documentos de importación. El Prestatario del Servicio hará las inspecciones alegatorias que considere necesarias por motivos de seguridad.

#### **ARTÍCULO 37.**

Al salir del recinto portuario, el conductor del vehículo debe retirar el comprobante de salida del recinto portuario y comprobante del intercambio del equipo (EIR), cuando el contenedor tenga daños.

#### **ARTÍCULO 38.**

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

Para el caso de los vehículos de carga el Prestatario del Servicio hará las inspecciones aleatorias que considere necesarias por motivos de seguridad.

#### **ARTÍCULO 39.**

Los equipos de transporte que movilizan contenedores con carga peligrosa deben cumplir los requisitos establecidos en este reglamento para el manejo de esta clase de carga y contar con la autorización de la autoridad competente para el transporte de estos productos.

#### **ARTÍCULO 40.**

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

#### **ARTÍCULO 41.**

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

#### **ARTÍCULO 42.**

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

**ARTÍCULO 43.** Los conductores y el consignatario que contrató el transporte o su representante, serán responsables solidariamente por cualquier daño que ocasionen a los equipos e instalaciones del Prestatario del Servicio, así como en el caso de accidentes con respecto a terceros.

#### **ARTÍCULO 44.**

El Prestatario del Servicio podrá negar el permiso de ingreso al recinto portuario a las personas que hayan cometido faltas de las cuales se hayan derivado perjuicios.

#### **ARTÍCULO 45. Permanencia de Vehículos para Transporte de Carga dentro del Recinto Portuario**

Los conductores de vehículos dentro del recinto portuario están obligados a:

- 1) Circular por las vías señaladas.
- 2) Respetar el límite de velocidad establecido.
- 3) Estacionar únicamente en los lugares indicados para tal fin.
- 4) Abstenerse de hacer reparaciones, lavar los vehículos y arrojar basuras o residuos.

- 5) En caso de avería, retirar de inmediato el vehículo del recinto portuario.
- 6) Permanecer cerca de sus vehículos y abstenerse de deambular por el recinto portuario.
- 7) Utilizar el EPP. (Equipo de Protección Personal)
- 8) Contar con los dispositivos distintivos del vehículo según el tipo de carga que transporten.
- 9) No utilizar celular o cualquier otro dispositivo que provoque distracción mientras conduce el vehículo.
- 10) Respetar todas las disposiciones de este Reglamento.

## **CAPÍTULO 8**

### **Disposiciones Generales de las Regulaciones del Recinto Portuario**

#### **ARTÍCULO 46.**

Todo contenedor que entre o salga del recinto portuario en cualquier condición debe ser verificado por el Prestatario del Servicio:

a) **Contenedores llenos de importación.**

1. Que el contenedor que se retira corresponda a la autorización expedida por el usuario y Prestatario del Servicio.
2. La presencia de los sellos y precintos.
3. Verificación de etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMDG, si la carga contenida no se ajusta con ese tipo de mercancía.

b) **Contenedores llenos de exportación.**

1. Que el contenedor corresponda a una reserva para un buque o nave programado de un usuario.
2. La presencia de los sellos y precintos.
3. Verificación de etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMDG: Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, si la carga contenida no se ajusta con ese tipo de mercancía.

Los contenedores vacíos al ingreso o retiro serán verificados por motivos de seguridad o por requerimiento de la Autoridad Competente, en este caso se verificará:

- a. 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.
- b. No deben portar etiquetas de clasificación peligrosa, como las asignadas por la IMDG como si estuvieran llenos.

#### **ARTÍCULO 47.**

En el caso de contenedores de importación, los daños que puedan sufrir los equipos del Prestatario del Servicio o del buque o nave por discrepancia en el peso declarado o informado son responsabilidad del usuario. Asimismo, el Prestatario del Servicio no será responsable de las repercusiones de las discrepancias en el peso declarado o informado, la cual correrán por cuenta del usuario.

#### **ARTÍCULO 48.**

Los contenedores que contengan carga clasificada como peligrosa por IMDG deben estar rotulados con las etiquetas correspondientes. Esta responsabilidad es del usuario.

## **CAPÍTULO 9**

### **Generalidades sobre la facturación y cobro de servicios**

#### **ARTÍCULO 49.**

La información contenida en el TDR será la base sobre la cual se aplicarán las tarifas a la nave y a la carga que cobra el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 50. De los cobros en dólares**

Los cobros cuyas tarifas están establecidas en dólares de los Estados Unidos de América serán facturados en dólares de los Estados Unidos de América. El pago de dichos cobros podrá realizarse en colones costarricenses utilizando el tipo de cambio de venta de referencia, dado por el Banco Central de Costa Rica, para el día del pago efectivo.

#### **ARTÍCULO 51.**

El usuario o su representante, deberá depositar mediante transferencia bancaria a las cuentas bancarias que el Prestatario del Servicio designe el valor estimado de los servicios que requiere al menos tres (3) días antes de ETA. Este valor se lo comunicará el Prestatario del Servicio, de conformidad con el procedimiento vigente al momento de confirmar la llegada de la embarcación.

Los servicios cuya facturación no puedan estimarse con anticipación al ETA, estarán sujetos a los días de crédito acordados entre el usuario y el Prestatario del Servicio, aplicándose a estos los términos por intereses moratorios iguales a la tasa básica pasiva del Banco Central de Costa Rica para operaciones en colones y a la tasa 'prime rate' para operaciones en dólares americanos. El Prestatario del Servicio se reserva el derecho de otorgar crédito al usuario que así lo considere y en las modalidades que determine.

#### **ARTÍCULO 52.**

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.

En caso de que el valor de los servicios prestados sobrepase el depósito, el usuario debe cancelar a más tardar el tercer (3) día hábil siguiente de la remisión de la factura la diferencia que corresponda; de no hacerlo, el Prestatario del Servicio podrá actuar conforme al artículo 13 de este reglamento.

Cuando el usuario deposite los importes estimados, elegirá, en caso de que el resultado final sea acreedor, si dichos importes quedarán en depósito para futuros servicios o, una vez al año, le serán devueltos, en la cuenta que indique, el tercer día hábil posterior a la prestación del servicio o su cancelación. Cuando el usuario elija la devolución de dicho saldo de liquidación, los costes financieros de transferencia correrán a su cargo

#### **ARTÍCULO 53.**

Los servicios prestados serán facturados al agente naviero, salvo acuerdo contrario suscrito por el agente naviero y el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 54. Ajustes a las tarifas**

Los ajustes a las tarifas de los servicios regulados serán ajustados ordinaria o extraordinariamente. Los ajustes ordinarios serán realizados una vez al año en la fecha 17 de agosto, aplicando el CPI-U de los Estados Unidos de América o el que lo reemplace. Si el CPI-U desapareciera o dejare de publicarse, se utilizará el índice designado por la Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos de América. Mientras que los extraordinarios se realizaran cuando se produzca un desequilibrio financiero del Contrato de Concesión.

Los ajustes a las tarifas de los servicios no regulados que el Prestatario del Servicio ofrecerá y que no están reguladas ni por el Contrato de Concesión ni por la ARESEP, se ajustaran siguiendo el principio de oferta y demanda. El Prestatario del Servicio publicará anualmente el 17 de agosto de cada año las tarifas por dichos servicios.

**ARTÍCULO 55. De la subsistencia y responsabilidad de pago**

Cualquier convenio, acuerdo, contrato, compromiso, disposición o instrumento legal, público, privado, nacional o internacional, que se suscriba o que se prorrogue a partir de la fecha de vigencia de este reglamento; no eximirá a las naves o buques, a sus propietarios, operadores o agentes, y/a los embarcadores consignatarios o sus representantes, del pago de los derechos o servicios portuarios, debiendo efectuar el pago de la factura que el Prestatario del Servicio presente por ese concepto.

**ARTÍCULO 56. De la cancelación de servicios prestados**

Salvo ley expresa que le autorice, el Prestatario del Servicio, no exonerará de pago a ningún usuario por los servicios portuarios, sea estatal o particular.

**CAPÍTULO 10**

**Generalidades de la Operación en el Recinto Portuario**

**ARTÍCULO 57. Del embarque y desembarque, labores de carga viva que venga en Fully Cellular Container Ship**

- a) En los embarques o desembarques de carga viva, la atención, manejo, cuidados de todo tipo, suministro de agua y alimentos para los animales, mientras permanezcan en el recinto portuario antes del embarque o después del desembarque, correrán por cuenta de sus dueños, encargados o representantes de ellos. El Prestatario de Servicios no asume ningún riesgo ni incurre en ninguna responsabilidad de orden civil, penal o de trabajo durante esos lapsos y por dichos conceptos.
- b) Las naves o buques encargadas de transportar carga viva deberán contar con el personal apto y necesario, con los implementos y acondicionamientos que el transporte requiere.

**ARTÍCULO 58. Sobre la fumigación**

Toda nave que ingrese a las instalaciones portuarias, estará sujeta a las leyes y reglamentos vigentes sobre cuarentena, inspección, fumigación, y otros; competencia que recaerá en el funcionario del Ministerio de Agricultura y Ganadería designado para tales fines en las instalaciones portuarias.

En lo que respecta a las labores de mantenimiento de los procesos de fumigación, el Prestatario del Servicios en coordinación con el Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), órgano competente para realizar dichas actividades.

**ARTÍCULO 59. De la defensa contra roedores y desagües**

- a) Inmediatamente después de terminada la maniobra de atraque de una nave o buque, ésta debe colocar por lo menos una defensa contra roedores en cada cable de amarre que está sujeta al muelle.
- b) Cuando se quiere lavar las cubiertas y superestructura de las naves, deberán colocar tapones o defensas en los desagües exteriores, al costado del muelle, para poder realizar esta labor debe gestionar el permiso de trabajo al Prestatario del Servicio 24 horas antes de su ETA.

**ARTÍCULO 60. De las naves o buques con daños en el equipo propulsor**

Todas las naves o buques inactivos por daños a sus máquinas o por cualquier otra causa que les impida un libre movimiento, será retirada por sus dueños, agentes, representantes o consignatarios, fuera del recinto portuario en forma inmediata; el prestatario coordinará con las Autoridades Competentes las medidas oportunas. El incumplimiento de esta disposición acarrea para los representantes, agentes o consignatarios de dichas naves o buques, el pago de las demoras correspondientes.

#### **ARTÍCULO 61. De las condiciones de flotabilidad**

- a) Toda nave o buque que arribe a la TCM, debe encontrarse en perfectas condiciones de flotabilidad, y sus máquinas y aparejos deben estar actualizadas en condiciones óptimas de servicio, debe presentar certificado de casco, máquinas y aparejos de maniobra en el momento en que lo solicite el Prestatario del Servicio. De no cumplirse lo acordado, en el presente artículo, el Prestatario del Servicio podrá ordenar el desatraque de la nave o buque sin que ello implique responsabilidad alguna para el Prestatario del Servicio. El prestatario coordinará con las Autoridades Competentes las medidas oportunas.
- b) Cuando una nave o buque atracada en el recinto portuario, se encuentre en precarias condiciones de flotabilidad, en peligro de irse a pique o perder su estabilidad, se le exigirá al capitán u oficial responsable, proceder de inmediato a su desatraque y su conducción hasta un sitio donde pueda fondear o vararse sin peligro para las instalaciones portuarias y canales navegables, sin que ello genere ninguna clase de responsabilidad para el Prestatario del Servicio. El prestatario coordinará con las Autoridades Competentes las medidas oportunas.
- c) En caso de hundimiento de una nave o buque por cualquier causa en recinto portuario, los trabajos de remoción deben iniciarse de inmediato con el fin de dejar el recinto portuario libre. Estos gastos correrán por cuenta del propietario, capitán, agente o representante de la nave o buque, lo mismo que todos los daños y perjuicios que le ocasionen al Prestatario del Servicio u otros usuarios. El prestatario coordinará con las Autoridades Competentes las medidas oportunas.
- d) Las naves o buques que van a ser atendidas en la TCM deberán instalarse en la rada, mientras esperan su turno de atraque.

#### **ARTÍCULO 62. Del uso de máquinas propulsoras**

Ninguna nave o buque mientras se encuentre atracada en el recinto portuario, podrá poner en movimiento máquinas propulsoras para la realización de pruebas, sin previa autorización del Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 63. De la carga abandonada**

El Prestatario del Servicio solicitará a la Autoridad Aduanera la declaratoria de abandono de una carga a favor del Estado, si transcurridos los plazos establecidos por la Ley General de Aduanas y su Reglamento, contados a partir de la fecha en que fuera recibido en los patios del recinto portuario su propietario o representante no ha presentado la solicitud de retiro correspondiente dentro del plazo estipulado en la legislación vigente.

### **CAPÍTULO 11**

#### **Mercancías en tránsito y transbordo**

#### **ARTÍCULO 64.**

Se considera carga en transbordo la siguiente:

- a) Cuando ingrese a la TCM por vía marítima, permanezca en ella y sea embarcada nuevamente en una nave o buque diferente.

Y en tránsito las siguientes:

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

#### **ARTÍCULO 65.**

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

#### **ARTÍCULO 66.**

El Prestatario del Servicio es responsable por la seguridad de las mercancías en tránsito o transbordo durante su permanencia en el recinto portuario.

#### **ARTÍCULO 67.**

Todos los cargos tarifarios que origine el servicio a mercancías en tránsito o transbordo se aplicarán al usuario cuando corresponda. Esta situación debe quedar definida al momento de solicitar el servicio.

### **CAPÍTULO 12**

#### **Generalidades de los Servicios que Brinda el Prestatario del Servicio**

#### **ARTÍCULO 68.**

El Prestatario del Servicio es responsable por la administración de la infraestructura y de las instalaciones y por la prestación de todos los servicios a las naves y a la carga de conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

#### **Sección 1**

#### **De los Servicios a la Carga**

#### **ARTÍCULO 69.**

El Prestatario del Servicio debe prestar los siguientes servicios a la carga:

- a) Muellaje.
- b) Carga / Descarga de contenedores.
- c) Transferencia muelle - patio y viceversa.
- d) Manipulación de los contenedores en patio.
- e) Almacenamiento de contenedores llenos y vacíos con un período de gracia de 48 horas luego de desembarcado o recibido para embarcarse.
- f) Recepción y despacho de contenedores.

#### **ARTÍCULO 70. Servicio de muellaje**

Consiste en la utilización de las instalaciones portuarias por parte de la carga en la TCM.

#### **ARTÍCULO 71. Servicio de Carga / Descarga de contenedores**

Consiste en su movilización desde o hasta el buque o nave para ser depositada en el piso del recinto portuario o viceversa, utilizando para ello las grúas. La asignación de la cantidad de grúas por buque en el lapso de operación será determinada por el Prestatario del Servicio.

**ARTÍCULO 72. Servicio de Transferencia muelle - patio y viceversa**

Consiste en la manipulación de la carga desde o hasta el muelle hacia o desde el patio de almacenamiento de contenedores utilizando los camiones de transporte horizontal interno del Prestatario del Servicio.

**ARTÍCULO 73. Servicio de Manipulación de los contenedores en patio**

Consiste en la manipulación de la carga desde o hasta los camiones de transporte horizontal interno hasta o desde el espacio de almacenamiento de la TCM.

**ARTÍCULO 74. Servicio de Almacenamiento de contenedores llenos y vacíos con un período de gracia de 48 horas luego de desembarcado o recibido para embarcarse**

Consiste en la asignación de espacios en la TCM para depositar los contenedores mientras son retirados del recinto portuario en el caso de la importación, o son entregados para cargue en el caso de la exportación. La permanencia sin costo de contenedores en la TCM será de 48 horas, iniciando desde el momento en que el contenedor es depositado en el patio de la TCM.

**ARTÍCULO 75. Servicio de Recepción y despacho de contenedores**

Consiste en la manipulación de los contenedores desde o hasta las puertas de la TCM desde o hasta el espacio de almacenamiento asignado en la TCM. Este servicio únicamente contempla una manipulación, en caso de requerirse manipulaciones adicionales serán facturadas como un servicio complementario adicional.

**Sección 2**  
**De los Servicios a las Naves**

**ARTÍCULO 76. El Prestatario del Servicio a la Nave debe prestar los siguientes servicios**

- a) Ayudas a la Navegación para la operación segura de la TCM, el dragado de mantenimiento del canal de acceso, rompeolas y dársenas de maniobras.
- b) Servicio de remolcaje, pilotaje y de lancha.
- c) Amarre / Desamarre de las naves.
- d) Estadía de naves.
- e) Ayudas a la Navegación para la operación segura de la TCM, el dragado de mantenimiento del canal de acceso, rompeolas y dársenas de maniobras.

**ARTÍCULO 77. Servicio de Ayudas a la Navegación para la operación segura de la Terminal, el dragado de mantenimiento del canal de acceso, rompeolas y dársenas de maniobras**

Consiste en el mantenimiento preventivo y correctivo para asegurar la navegación segura de los buques o naves desde y hasta el área de fondeo y la TCM.

**ARTÍCULO 78. Servicio de remolcaje, pilotaje y de lancha**

El servicio de remolcaje consiste en cualquier operación asociada a sostener, empujar, jalar, mover, escoltar, guiar, atender y esperar a un buque o nave desde o hasta el área de fondeo y desde o hasta la TCM que requiera los servicios del Prestatario del Servicio. El servicio de pilotaje consiste en brindar personal

especializado para dirigir las maniobras que requieran los buques o naves para su desplazamiento desde o hasta el área de fondeo y desde o hasta la TCM. El servicio de la lancha consiste en el transporte del piloto desde o hasta a la estación de pilotaje desde o hasta el buque o nave o desde un buque o nave hasta otro.

#### **ARTÍCULO 79. Servicio de Amarre / Desamarre de las naves**

El servicio consiste en la realización de las labores necesarias para amarrar el buque o nave al atraque y desamarrarlo al zarpe, incluye el uso de los elementos de amarre que el buque o nave requiera.

#### **ARTÍCULO 80. Servicio de Estadía de naves**

Corresponde a la ocupación del muelle por parte de las embarcaciones atracadas desde que se asegura la primera línea de amarre al atracar, hasta que se larga la última línea de amarre al zarpe.

#### **ARTÍCULO 81.**

El Prestatario del Servicio podrá disponer el movimiento de una nave o buque a otra posición de atraque o a fondeo por excepción de operación (Doble Maniobra), lo cual será entendido como situaciones poco comunes o frecuentes.

#### **ARTÍCULO 82.**

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

- a) El buque o nave no puede operar por fallas técnicas o fallas de seguridad.
- b) El buque o nave no puede operar por condiciones meteorológicas adversas.
- c) Si la operación del buque o nave en cuestión se extiende más de lo acordado por el Prestatario del Servicio por razones imputable al usuario, lo cual afecta las operaciones de otros buques o naves.
- d) Por motivos de caso fortuito o fuerza mayor.

### **Sección 3 Otros Servicios Regulados**

**ARTÍCULO 83.** El Prestatario del Servicio prestará también los siguientes servicios a contenedores refrigerados:

- a) Uso del espacio de almacenamiento
- b) **Uso de conector reefer:** servicio mediante el cual la TCM pondrá a disposición de sus clientes, conectores para carga refrigerada, los cuales servirán para poder brindar energía a los contenedores refrigerados, **según la tarifa especial dispuesta por ARESEP de conformidad con el Contrato de Concesión.**
- c) **Costos administrativos:** servicio mediante el cual la TCM verificará la temperatura (set-point), humedad y ventilación de los contenedores refrigerados, comparando las instrucciones brindadas por el usuario, con los datos reales del contenedor al momento de ser verificado, y generando una alerta al cliente en caso de haber una discrepancia significativa entre ambas. La verificación se realizará tres veces al día por contenedor.
- d) **Electricidad para contenedores refrigerados:** servicio mediante el cual la TCM brindará el servicio de electricidad para los contenedores refrigerados. El cobro de este servicio se realizará con la tarifa de máxima demanda fijada por la ARESEP.

#### **ARTÍCULO 84. Servicios a facturar por servicios a la carga y a la nave**

Los servicios a facturar por servicios a la carga y nave, se harán de la siguiente manera:

<b>Servicio</b>	<b>Unidad de Cobro</b>
Servicio a la Carga <sup>(1)</sup>	Por contenedor
Servicios a la nave cuota variable 1000 movimientos <sup>(2)</sup>	Por contenedor
Servicios a la nave cuota fija <sup>(3)</sup>	
Naves que realizan de uno a 500 movimientos en el puerto	Por nave
Naves que realizan de 501 a 1000 movimientos en el puerto	Por nave
Servicios a contenedores refrigerados desglosado en:	
a) Uso de espacio de almacenamiento	Contenedor/Por día
b) Uso de conector reffer	Contenedor/ día
c) Costos Administrativos	Por contenedor por día o fracción
Almacenamiento de contenedores vacíos fuera del período de gracia	Por contenedor por día o fracción
Almacenamiento de contenedores llenos fuera del período de gracia	Por contenedor por día o fracción

Notas:

(1) Este servicio es por un contenedor de importación o exportación contempla todos los servicios a la carga mencionados en el artículo 71 del presente Reglamento, incluyendo el período de almacenamiento de gracia de 48 horas, exceptuando los contenedores refrigerados.

(2) Este servicio aplica cuando la cantidad de movimientos de contenedores en la terminal supera los 1000 movimientos por nave atendida.

(3) Este servicio aplica cuando la cantidad de movimientos de contenedores en la terminal no supere los 1000 movimientos por nave atendida.

#### **Sección 4** **Servicios Complementarios**

#### **ARTÍCULO 85.**

El Prestatario del Servicio podrá brindar otros servicios complementarios solicitados por el cliente, previa aprobación de la Administración Concedente, por lo que el Prestatario del Servicio preparará un Catálogo de Servicios Complementarios donde se describen cada servicio y su forma de cobro. El Prestatario del Servicio mantendrá en su página web el catálogo de servicios actualizado.

### **CAPÍTULO 13**

#### **Disposiciones regulatorias para el desarrollo de la operación portuaria de la TCM**

#### **ARTÍCULO 86.**

La información que deberán proveer los Usuarios para la programación de atraque debe consistir en lo siguiente:

- a) Nombre de los buques o naves de la rotación.
- b) Hojas de las características del buque (Ship's particulars).
- c) ETA y ETD.
- d) Cantidad de movimientos programados carga, descarga y re-estibas.
- e) Tipo de contenedores.

- f) Calado.
- g) Horas estimadas de operación
- h) Estadía en el puerto.

#### **ARTÍCULO 87. Programación de Ventanas**

El Prestatario del Servicio podrá firmar convenios para la reserva del sitio y hora de atraque para las naves o buques que cuenten con un servicio regular de manera semanal, a un día y una hora determinada. Dicho sistema se denomina reserva de las ventanas de atraque y estará sujeta a la inclusión en la programación semanal que la Autoridad Portuaria consolide.

A tal efecto, una vez realizada la comunicación oficial por parte del Prestatario del Servicio sobre su programación semanal, la Autoridad Portuaria tendrá las siguientes veinticuatro horas para pronunciarse al respecto. En caso que la Autoridad Portuaria apruebe una programación distinta de la solicitada, deberá justificar los motivos que sustentan la decisión, así como informar dentro de ese mismo plazo la reprogramación correspondiente.

En aquellos casos en que el Prestatario del Servicio requiera modificar el Tiempo Estimado de Arribo (ETA) de una reserva de atraque previamente aprobada, deberá consultarlo con la Autoridad Portuaria, la cual deberá pronunciarse en el plazo de dos horas a partir de recibida la comunicación oficial. De ser negativa la decisión, esta deberá ser motivada.

#### **ARTÍCULO 88.**

El Prestatario del Servicio determinará el lugar de atraque de las naves teniendo en cuenta el tipo nave, el tipo de operación a realizar, eslora, calado, áreas de almacenamiento, otras operaciones llevándose a cabo de forma simultánea, operaciones que estén realizándose previamente que puedan dejar la TCM en condiciones no aptas para iniciar otra operación, así como la cantidad de naves o buques operando simultáneamente en la TCM y tiempo de operación, entre otras.

El orden de prioridad de atraque de las naves o buques se muestra a continuación:

- a) Naves o buques con ventana de atraque.
- b) Naves o buques Temporales (Estacionales o Extra al Itinerario Regular) con ventana de atraque.
- c) Todas las demás de acuerdo con su fecha, hora de arribo y disponibilidad de muelles.

#### **ARTÍCULO 89.**

Las naves o buques que arriben más de dos (2) horas después del comienzo de su ventana de atraque (llegada tardía), perderán su derecho de atraque y este deberá ser reprogramado sin afectar a los otros usuarios.

Las naves o buques que arriben a la rada antes del comienzo de su ventana de atraque deberán de esperar a que haya equipo/personal del Prestatario del Servicio para atender el navío y coordinar las operaciones. El ETA se mantendrá al acordado previamente con la naviera.

El Prestatario del Servicio facilitará el cambio de las ventanas de atraque, previa consulta y comunicación con las líneas navieras involucradas, en coordinación con la Autoridad Portuaria.

Las ventanas de atraque serán revisadas por la Autoridad Portuaria cada tres (3) meses con el fin de evaluar el cumplimiento, respecto de las llegadas tardías y cumplimiento de movimientos previamente suministrados por el Prestatario del Servicio por parte de los agentes navieros.

Los agentes navieros podrían incurrir en alguna de las siguientes situaciones:

- a) No cumplir con la utilización de sus ventanas de atraque ya sea en llegadas tardías o del no arribo, en más de tres (3) ocasiones dentro del periodo tres (3) meses.

- b) La diferencia entre los movimientos realizados en comparación al número de movimientos informados en la solicitud de ventana es mayor o menor a cinco (5) por ciento, en más de tres (3) ocasiones dentro del periodo tres (3) meses.
- c) Cambios repentinos en el plan de estiba que afecten negativamente la productividad, en más de tres (3) ocasiones dentro del periodo tres (3) meses.
- d) Retrasos en el inicio o fin de operaciones debido a hechos imputables al agente naviero, en más de tres (3) ocasiones dentro del periodo tres (3) meses.

Los agentes navieros que incurran en alguna de las situaciones antes descritas perderán su programación de ventana de atraque previamente otorgada por tres (3) meses y quedara a criterio del Prestatario del Servicio la asignación o cambio de las ventanas de atracción a otro usuario, sujeta a la inclusión en la programación semanal que la Autoridad Portuaria consolide.

Si un buque o nave no anunciada arriba a la rada, será atendido inmediatamente después de ser atendidos los trámites documentales, siempre y cuando su operación no afecte la operación de las embarcaciones previamente programadas y atracadas; en caso contrario, será atendida de acuerdo con la disponibilidad de atraque del recinto portuario.

En el evento que dos (2) o más buques o naves sin ventana de atraque arriben a la misma fecha y hora, el Prestatario del Servicio determinará el orden de atraque de conformidad con los principios de eficiencia y productividad, e informará a los agentes navieros.

Las naves o buques cuya estadía se prolongue en la TCM o se proyecte que su término generara un conflicto con la ventana asignada a otra nave o buque, deberán finalizar sus operaciones y desatraque antes del inicio de la ventana de atraque de la siguiente nave o buque, **siempre y cuando no sea imputable al Prestatario del Servicio**. Este desatraque deberá darse como máximo hasta dos (2) horas antes del inicio de la ventana siguiente. El Prestatario del Servicio programará un segundo atraque a la nave o buque que lo requiera o podrá sugerir realizar cambios a la operación para disminuir el tiempo de la operación y realizar una reducción en la cantidad movimientos del buque o nave. En caso de requerirse maniobras de navegación adicionales, cada una de estas se considerará como un servicio separado.

#### **ARTÍCULO 90.**

De previo al arribo de la nave o buque el Prestatario de Servicio deberá solicitar al agente naviero lo siguiente:

- a) El número de manifiesto, adjuntando “Hoja de características de la nave” (Ship’s Particular) en formato EDI.
- b) El atraque, indicando la fecha de llegada y operaciones de la nave o buque en su primer arribo o cuando sea actualizado con una anticipación no mayor a setenta y dos (72) horas previo al arribo.

#### **ARTÍCULO 91.**

De previo al arribo de la nave o buque el agente naviero deberá remitir, vía la página web o por correo electrónico al departamento que el Prestatario del Servicio designe, lo siguiente:

- a) El archivo electrónico de lista de descarga (COPRAR Descarga) en formato EDI.
- b) El archivo electrónico BAPLIE (EDI) de ingreso.
- c) El archivo electrónico de la Lista de Contenedores a Embarcar (COPRAR Carga) en formato EDI.
- d) El archivo electrónico de proyecciones de carga (MOVINS) en formato EDI.
- e) El archivo electrónico BAPLIE (EDI) de salida.
- f) Cualquier cambio en el manifiesto de carga.
- g) Cualquier cambio de barco (COV) o de destino (COD).

- h) El embarque o desembarque de carga sobredimensionada, para lo cual debe adjuntar la siguiente información: puntos de levante, peso, fotos, plan de amarre, centro de gravedad, dimensiones (largo, ancho y alto), tipo de contenedor y características de la carga.
- i) El embarque o desembarque de carga peligrosa, para lo cual debe adjuntar:
  - 1) La información estipulada en el Código IMDG.
  - 2) La hoja informativa de sustancia peligrosas (MSDS) que debe contener la naturaleza de una sustancia química, tal como sus propiedades físicas y químicas, información sobre salud, seguridad, fuego y riesgos de medio ambiente.
  - 3) La información de contenedores en tránsito considerados en la clase 1 del Código IMDG.

La información indicada en los incisos a), b), c), d), e), f) y g) debe ser remitida con una anticipación no menor a veinticuatro (24) horas previo al ETA, mientras que la información indicada en los incisos h) e i) debe ser remitida con una anticipación no menor a setenta y dos (72) horas previo al ETA.

Para aquellas naves que tengan un tránsito menor a veinticuatro horas (24) horas desde el Puerto de Procedencia se completará la información inmediatamente después del zarpe del Puerto de Procedencia, excepto los incisos h) e i) cuya información deberá ser remitida con una anticipación no menor a setenta y dos (72) horas previo al ETA.

En caso de que el agente naviero no remita la información antes indicada en los plazos estipulados traerá como consecuencia la pérdida del espacio en la programación de atraque del buque o nave debido a que el Prestatario del Servicio no puede planear las operaciones para asegurar el cumplimiento de los parámetros de calidad y seguridad exigidos.

#### **ARTÍCULO 92.**

La información enviada electrónicamente (EDI) deberá ser enviada en español o en inglés, en forma clara, concisa, sin tachones ni borrones.

#### **ARTÍCULO 93.**

Se considerará causas de arribo forzoso, cualquier situación de fuerza mayor que obligue a las autoridades competentes a tomar la decisión de arribo de un barco a la TCM.

#### **ARTÍCULO 94. Procedimiento para arribo forzoso**

Para casos de arribo forzoso se seguirá el siguiente procedimiento:

- a) El agente naviero comunicará vía página Web o correo electrónico a la Capitanía de Puerto el tipo de emergencia presentada por la nave o buque, solicitando en la misma una ventana de atraque disponible, y con las autoridades competentes determinarán la necesidad de arribo forzoso en la TCM.
- b) La Capitanía de Puerto, en coordinación con el prestatario de servicio, evaluará y confirmará el sitio de atraque disponible, para luego realizar las coordinaciones necesarias con los diversos departamentos que designe el Prestatario del Servicios, en función al tipo de emergencia.
- c) El agente naviero dispondrá inmediatamente de un Práctico y remolcadores, para la asistencia en el atraque de la nave o buque, de acuerdo a lo programado.
- d) Una vez atracada la nave o buque, el Prestatario del Servicio dentro de sus facultades, brindará el apoyo necesario en la emergencia, en coordinación con el agente naviero.

El arribo forzoso y los efectos directos e indirectos derivados del arribo forzoso no serán considerados para el cálculo de los rendimientos debido a que esta es una situación ajena al Prestatario del Servicio.

El costo del servicio prestado por concepto de arribo forzoso será cobrado al agente naviero.

## **ARTÍCULO 95. Citas**

Para la entrada y salida de contenedores desde y hacia la TCM los usuarios deberán obtener una cita previa a través de los medios que el Prestatario del Servicio disponga para estos efectos.

Las citas de exportación para contenedores llenos de cada buque estarán disponibles para reserva al menos cinco (5) días antes del ETA y hasta treinta y seis (36) horas antes del ETA.

Las citas de importación para contenedores llenos estarán disponibles para reserva veinticuatro (24) horas después del zarpe.

Las citas para contenedores vacíos se gestionan directamente con el departamento que el Prestatario del Servicio designe.

Solo podrán ingresar a la TCM aquellos contenedores que cuenten con una cita previa, salvo que el Prestatario del Servicio de otra manera lo autorice.

Para las citas de exportación e importación para contenedores llenos se tendrá una tolerancia de más menos una (1) hora según la hora de la cita otorgada. En caso de que los usuarios incumplan con este parámetro, no podrán ingresar a la TCM hasta tanto no soliciten una nueva cita, salvo que la TCM de otra manera lo autorice

En caso de fuerza mayor o caso fortuito el Prestatario del Servicio podrá alterar la programación de las citas previamente otorgadas, así como las tolerancias antes indicadas para evitar problemas operativos y cualquier atraso en los servicios que se brindan en la TCM.

Cualquier daño ocasionado por la pérdida o la no obtención de la cita, no será responsabilidad del Prestatario del Servicio.

## **ARTÍCULO 96. De la entrega de mercaderías**

- a) Cumplidos los trámites aduaneros, la entrega de carga se hará a solicitud de los usuarios de conformidad con la ley, o a exigencias del Prestatario del Servicio para entregarlas.  
Antes de efectuar la entrega, el Prestatario del Servicio se reserva el derecho de verificar la documentación, identidad de las personas autorizadas y las autorizaciones para el retiro.
- b) No se autorizará la salida de mercadería o carga de exportación e importación, previo pago de todos los servicios prestados.

## **ARTÍCULO 97. De la responsabilidad en la entrega de mercaderías**

La responsabilidad del Prestatario de Servicios concluye; una vez depositada la carga en los medios de transporte que los interesados indiquen.

## **ARTÍCULO 98. Límite temporal de ingreso**

El tiempo límite de ingreso de contenedores llenos y vacíos (Cut -Off) al recinto portuario es de hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave. El Cut-Off puede ser disminuido por el Prestatario del Servicio por motivos operacionales.

La documentación necesaria para poder exportar los contenedores llenos y vacíos debe ser aprobada por todas las Autoridades Competentes al menos doce (12) horas antes del ETA. En caso de no presentar esta información en el plazo estipulado al Prestatario del Servicio este no será embarcado en el buque o nave programada, sin que ello conlleve ningún tipo de responsabilidad para el Prestatario del Servicio.

Se deberá informar vía correo electrónico al departamento del Prestatario del Servicio que este designe, sobre aquel contenedor que se requiera ingresar de manera posterior y fuera de los plazos anteriormente indicados. De ser el caso, el departamento del Prestatario del Servicio que este designe procederá a autorizar el ingreso de aquel contenedor, siempre y cuando se encuentren en el COPRAR de carga enviado por la

línea naviera. El ingreso de esta carga no garantiza su embarque. De autorizarse su ingreso, el agente naviero deberá solicitar y cancelar los costos por arribo tardío de contenedores.

El recibo de contenedores de exportación se realizará como mínimo cinco (5) días naturales antes del ETA, los camiones ingresarán de acuerdo a la cita otorgada previamente.

Los contenedores tendrán prioridad de despacho de la siguiente manera:

- a) Contenedores IMDG.
- b) Contenedores refrigerados.
- c) Contenedores sobredimensionados.
- d) Contenedores Secos.
- e) Contenedores Vacíos.

Los contenedores que hagan transbordo dentro del recinto portuario podrán ser conectados de una nave o buque a otra siempre que exista un lapso mínimo de veinticuatro (24) horas entre la ETD de la nave o buque que los descarga y el ETA de la nave o buque que los embarca.

#### **ARTÍCULO 99.**

El tiempo de recepción o despacho de contenedores inter-terminales (que sean trasladados de una terminal a otra) serán transferidos de una Terminal a otra considerando un plazo no menor de cuarenta y ocho (48) horas antes del inicio de las operaciones de la nave que los embarca. Para el caso de contenedores refrigerados y vacíos este plazo es de setenta y dos (72) horas.

#### **ARTÍCULO 100.**

El tiempo mínimo de entrega de contenedores de importación se realizará veinticuatro (24) horas posteriores a ETD de la nave o buque, por lo que una vez cumplido las veinticuatro (24) horas los camiones ingresarán de acuerdo a la cita otorgada previamente. Los contenedores tendrán prioridad de despacho de la siguiente manera:

- a) Contenedores que vienen bajo el Régimen Anticipado Aduanero.
- b) Contenedores que cuentan con un DUA de Transito o que cuenten con inspección asociada de algún ente gubernamental.
- c) Contenedores con carga perecedera.
- d) Contenedores de importaciones con algún otro régimen o importación en general.
- e) Contenedores vacíos.

El agente naviero debe manifestar todos los contenedores llenos y vacíos de importación a todas las Autoridades Competentes al menos cuatro (4) horas antes del ETA. En caso de no presentar esta información en el plazo estipulado al Prestatario del Servicio este no será desembarcado, sin que ello conlleve ningún tipo de responsabilidad para el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 101.**

Los trabajos de mantenimiento y/o reparaciones a bordo de las naves o buques, deberán solicitarse vía correo electrónico por el agente naviero o su representante legal, al Departamento que el Prestatario del Servicio designe, para su debida autorización.

#### **ARTÍCULO 102. Pilotaje**

El Prestatario del Servicio brindará el servicio de pilotaje de la nave o buque, por lo que el Prestatario del Servicio otorgara información y asesoramiento a los capitanes y/o tripulación con respecto a las

profundidades, dimensiones y limitantes del muelle para la conducción de las naves o buques para atraque, desatraque, zarpe, salida, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro del recinto portuario.

### **ARTÍCULO 103.**

El Prestatario del Servicio garantizará y mantendrá un personero marítimo a disposición inmediata en caso de emergencias.

### **ARTÍCULO 104. De la obligatoriedad del uso del piloto o práctico**

Toda nave o buque que haga uso de los servicios de la TCM debe obligatoriamente hacer uso del piloto o práctico del Prestatario del Servicio para entrar, atracar, desatracar, o zarpar de la TCM.

Desde el punto de vista operativo, el piloto o práctico, ejecutará las maniobras de atraque y desatraque propias del caso, siendo el único autorizado para coordinar con los remolcadores, cuadrillas de atraque a tierra, lancha de piloto y cualquier otro elemento que intervenga en la maniobra del Prestatario del Servicio. Para tal fin, el Capitán de la nave o buque deberá brindar toda la colaboración necesaria abordo; con el objeto de garantizar y mantener los parámetros de seguridad y eficiencia de la operación.

El capitán de la nave o buque mantendrá siempre y en todo momento la responsabilidad absoluta de la misma, no obstante, deberá acatar en materia de atraque y desatraque las indicaciones, recomendaciones e instrucciones que gire el piloto o práctico del Prestatario del Servicio.

Durante el desempeño de sus funciones, el piloto o práctico, deberá ajustarse a lo establecido en la normativa nacional o en ausencia de está, a las normas internacionales (PIANC).

El piloto o práctico, podrá determinar la cancelación o suspensión de una maniobra, cuando por:

1. La condición climatológica adversa se pueda afectar la seguridad de la operación, la nave o buque y las instalaciones o recinto portuario.
2. Avería, confirmada en el sistema de propulsión o de fondeo, de la nave o buque en cuestión.
3. Condición irregular de la estabilidad o estiba de la nave o buque, represente un riesgo para que la embarcación proceda hacia o desde el muelle.
4. Restricción, o constreñimiento en el calado de la nave con referencia al calado real en el canal de acceso y/o el puesto de atraque designado.
5. Restricción de eslora de la nave o buque con referencia al espacio de pantalla disponible.
6. Deficiencias comprobadas en el equipo de amarre de la nave o buque.
7. La no-aceptación del capitán de la nave o buque a seguir las recomendaciones del piloto o práctico; (número de remolcadores a utilizar, sistema de fondeo a utilizar, banda sugerida para atracar y otros), perderá su programación de atraque y queda, según lo establecido en este reglamento. Todos los costos que se generen por la espera de la ejecución de la maniobra, serán por cuenta del usuario.

El piloto o práctico, deberá recibir del capitán de la nave o buque, una boleta confeccionada por el Prestatario del Servicio, dando fe de los servicios primarios recibidos en la TCM; la misma recopilará la información necesaria para el control de calidad del servicio y costos, que refleje un informe variado como: pilotaje, remolcaje, lancha piloto, cuadrillas de amarre, calidad del servicio, las horas de inicio y término de las maniobras, así como un espacio para comentarios del capitán.

### **ARTÍCULO 105. Remolcaje**

Los remolcadores del Prestatario del Servicio, son de uso obligatorio para todas las naves o buques que utilicen los servicios de pilotaje en la TCM. El número de remolcadores que auxiliarán las maniobras por realizar, serán determinadas por el Prestatario del Servicio de acuerdo con las recomendaciones del piloto y de conformidad con las normas internacionales.

#### **ARTÍCULO 106.**

El Prestatario del Servicio es responsable de la seguridad de las maniobras, por ello el Prestatario del Servicio se reserva el derecho del servicio por condiciones adversas de tiempo denominadas como eventos de fuerza mayor y cualquier evento que atente contra la seguridad de la tripulación o del personal del Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 107. Amarre**

El servicio de amarre o desamarre de naves o buques será proporcionado por el personal de Prestatario del Servicio. El Prestatario del Servicio dispondrá de personal para el apoyo en la manipulación de las naves o buques en muelle, para el atraque, desatraque, cambio de amarradero y corrida de nave o buque.

#### **ARTÍCULO 108. Libre Plática**

Toda nave o buque al arribar a la TCM, después de la correspondiente inspección sanitaria, tan pronto como el representante del Ministerio de Salud autorice la Libre Plática y antes de que se inicien las operaciones, debe ser visitada oficialmente por los funcionarios públicos que indica la ley, conjuntamente el Prestatario del Servicio. No se tendrá por recibida la nave o buque si no se han entregado a las Autoridades Nacionales pertinentes y del puerto los documentos requeridos incluyendo la inspección de seguridad del buque o nave, por lo tanto, tampoco se realizarán las operaciones portuarias.

#### **ARTÍCULO 109.**

El agente naviero o su representante tienen la responsabilidad de coordinar la visita de las autoridades de conformidad con la programación de la nave o buque. Dicha visita debe realizarse exactamente cuando la nave o buque haya terminado de realizar las maniobras de atraque. El Prestatario del Servicio no es responsable por la visita bajo ninguna circunstancia.

#### **ARTÍCULO 110.**

El agente naviero o su representante debe abordar la nave o buque con los funcionarios antes referidos, debiendo prestar su asistencia para facilitar la recepción y libre plática de la nave o buque. Estos son los responsables de suministrar al Prestatario del Servicio la autorización de libre plática.

#### **ARTÍCULO 111.**

Las naves o buques serán visitadas por las autoridades de acuerdo con el orden de la programación de atraque, siguiendo las prioridades que se establecen en este Reglamento.

#### **ARTÍCULO 112.**

Ninguna persona podrá subir o bajar de las naves, ni cargar o descargar mercaderías mientras la nave no haya sido oficialmente recibida según lo determine la legislación nacional.

#### **ARTÍCULO 113. De la carga y descarga**

- a) El Prestatario del Servicio, en todo momento mantendrá la dirección y coordinación de cualquier operación que se realice en el recinto portuario y en la carga y descarga de los buques o naves. Estas funciones recaerán sobre la gerencia de operaciones.
- b) Durante la noche, los buques o naves deberán mantener iluminación adecuada en bodegas y escalas de uso. El supervisor de la nave determinará si la iluminación es o no adecuada. De no serlo, solicitará al capitán o quien haga sus veces, corregir el defecto de inmediato, bajo pena de detener la operación de embarque o desembarque.

- c) Es obligación de todos los buques o naves atracadas al muelle usar redes de costado, adecuadas en los lugares en que se está manipulando todo tipo de mercadería y en las escaleras de acceso a la nave.

#### **ARTÍCULO 114. Zarpe/Desamarre**

El Prestatario del Servicio informará la conclusión de las operaciones a las líneas navieras por medio de sus agentes navieros para que los buques o naves estén listos para desatracar como máximo treinta (30) minutos después de finalizadas las operaciones o a solicitud del Prestatario del Servicio en caso de ser requerido.

#### **ARTÍCULO 115.**

- a) Se prohíbe que las naves o buques atracadas, arrojen al mar basura, ceniza, aceite, desperdicios u otras materias análogas. Por incumplimiento de esta disposición, las compañías o sus agentes representantes, deberán cubrir los daños y perjuicios que ocasionen, y se harán acreedores a las sanciones establecidas en las leyes respectivas.
- b) El embarque o desembarque de pasajeros o visitantes, se hará exclusivamente por cuenta y riesgo del capitán de la nave o buque y de las compañías navieras, agentes navieros o representantes, y previo cumplimiento de las disposiciones legales correspondientes.
- c) El capitán del barco deberá mostrar a la autoridad competentes, los certificados que comprueben la validez de sus seguros en el momento que sean requeridos en la visita oficial. Si no los tuviera, la compañía naviera o sus agentes o representantes garantizarán a satisfacción de la Autoridad Competente, las responsabilidades correspondientes.

#### **ARTÍCULO 116. De la denegación de atraque**

Si en opinión razonada por el Prestatario del Servicio, una nave no puede ser atracada en ninguno de los muelles de la TCM, se denegará su atraque con excepción de lo dispuesto en los artículos 91 y 92. Asimismo, el Prestatario del Servicio podrá suspender la operación cuando el depósito de garantía por servicio no constituya un respaldo real de los costos de la operación, y el usuario no amplíe el monto del depósito para respaldar el resto de la operación, todo lo anterior deberá ser comunicado previamente al usuario.

#### **ARTÍCULO 117.**

Se ordenará el desatraque de una nave o buque en los siguientes casos:

- a) Por razones de seguridad, protección u orden público.
- b) Cuando en la inspección de seguridad del navío o buque que se lleva a cabo previo al inicio de operaciones se determine que la nave o buque no brinda las garantías de seguridad para trabajar abordo.
- c) Cuando las condiciones climatológicas, condiciones del equipo y/o materiales de amarre y maniobra no brinden las condiciones de seguridad necesarias para la permanencia del buque o nave en la TCM.
- d) Cuando las autoridades sanitarias, **una vez efectuadas las inspecciones sanitarias obligatorias en casos de transporte de productos de origen animal, vegetal procesados, susceptibles de servir como vehículos o factores de problemas sanitarios**, detecten en los cargamentos problemas fitosanitarios o cuando se detecten en la nave o buques tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.
- e) Cuando por motivos de seguridad operacional debidamente justificadas el Prestatario del Servicio ordene el desatraque de la nave o buque.
- f) Cuando el usuario de servicio exceda el tiempo de operación previamente acordado con la TCM por motivos no atribuibles a la TCM.

- g) Los buques o las naves con enfermos infecto-contagiosos a bordo como una medida de seguridad sanitaria y sólo podrá ser atracado cuando obtenga el permiso de las autoridades sanitarias.
- h) El Prestatario del Servicio podrá modificar el orden de atraque por razones calificadas, y deberá atender el interés institucional, previa comunicación de las partes.

Cuando se solucione el problema, que ha generado el desatraque, la nave o buque deberá someterse a la nueva programación de atraque.

Asimismo, cuando el Prestatario del Servicio dirija una notificación de maniobra de desatraque para una nave o buque, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la notificación. El tiempo máximo no excederá de una (1) hora, de lo contrario se aplicará la penalidad que corresponda.

Si alguna nave o buque no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado al Prestatario del Servicio y a terceros por su demora.

Cuando, con el fin de optimizar la utilización del muelle, al Prestatario del Servicio ordene la movilización de una nave o buque de un muelle a otro, los gastos ocasionados correrán por cuenta del Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 118. A la salida de la nave o buque**

El Prestatario del Servicio enviará al comando (Capitán o quien haga sus veces) de la nave o buque y a sus agentes navieros los siguientes documentos en formato EDI:

- a) BAPLIE final.
- b) Planos de estiba actualizados.
- c) Lista Final de contenedores embarcados.
- d) TDR (este documento solo se presentará a los agentes navieros).

#### **ARTÍCULO 119.**

Los agentes navieros están obligados a solicitar autorización de desatraque al Prestatario del Servicio, dos (2) horas antes de la finalización de sus operaciones, de acuerdo a coordinaciones realizadas con el área que el Prestatario del Servicio designe.

#### **ARTÍCULO 120. Calidad de Servicio**

- 1) Relación Tiempo de espera / Tiempo de Servicio:

El principal indicador para efectos de medir la gestión del concesionario es la relación tiempo de espera/tiempo de servicio por buque atendido. Esta relación no debe ser superior a un 10% del total del tiempo de servicio del buque. Cuando el tiempo de servicio sea menor a 10 horas se utilizará un tiempo de espera de una hora mínimo para evaluar al Concesionario.

Para estos efectos el tiempo de espera comienza al arribo del buque a la zona de fondeo y culmina cuando sube el práctico al buque.

Para verificar la calidad del servicio, el concesionario debe suministrar a la Autoridad Portuaria, la misma información que utiliza la TCM, quedando esta sincronizada a tiempo real con la operación portuaria y los servicios prestados durante toda la concesión.

- 2) Productividad:

Para efectos de medir la productividad del servicio se aplicará la siguiente fórmula:

$$Productividad = \frac{Número\ total\ de\ movimientos}{Sumatoria\ del\ tiempo\ efectivo\ de\ todas\ las\ grúas\ que\ participan\ en\ la\ operación}$$

Para tales efectos:

- a) La cantidad total de movimientos incluye todos los contenedores de exportación, importación, re-estibas y transbordos que se realizaron en el periodo, equipos o buques específicos que se quiera analizar.
- b) El tiempo total efectivo de operación de cada grúa comienza a medirse desde el momento en que el primer contenedor es bajado, subido o re-estibado del buque o nave por cada grúa hasta que el ultimo contenedor es bajado, subido o re-estibado por cada grúa específica, en el mismo periodo, equipos y buques que se utilizaron en la cantidad total de movimientos.

Los siguientes elementos no se tomarán en cuenta para el cálculo del tiempo total efectivo de la fórmula de productividad:

- a) El tiempo que se toma para el movimiento de carga especial la cual requiera la utilización de herramientas distintas a las que están instaladas en las grúas. Para tales efectos, este tiempo se mide desde el momento que se empieza a instalar el equipo especial hasta que se termina de desconectar este equipo del sistema de la grúa.
- b) Paros solicitados por una Autoridad Competente para realizar alguna actividad dentro del barco o concerniente al proceso del buque o nave que retrase las operaciones.
- c) Tiempo que, por razones climáticas de fuerza mayor, las cuales pongan en riesgo el trabajo del personal o por falta de seguridad en la realización de la operación del buque o nave.

## **CAPÍTULO 14**

### **Sobre los reclamos o denuncias**

#### **ARTÍCULO 121.**

Todo reclamo o denuncia que se relacione con la prestación de los servicios portuarios o servicios complementarios, sujeto a las regulaciones de este Reglamento deben dirigirse al Prestatario del Servicio. Son partes en el procedimiento de reclamo o denuncia, las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que tengan calidad de usuarios, estos deben ser presentados por la persona física o jurídica cuya actividad esté debidamente registrada en Costa Rica.

El Prestatario del Servicio no aceptara reclamos o denuncias de terceras partes que no sean usuarios directos de los servicios brindados por el Prestatario del Servicio.

#### **ARTÍCULO 122.**

El presente Capítulo debe ser aplicado para resolver los reclamos o denuncias que versen sobre:

- 1) La facturación y el cobro de los servicios que ofrece el Prestatario del Servicio, derivados de la explotación de la TCM.
- 2) La calidad y oportuna prestación de los servicios que brinda el Prestatario del Servicio derivados de la explotación de la TCM.
- 3) Los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los empleados del Prestatario del Servicio vinculados con los servicios proporcionados dentro del recinto portuario, y que se derivan de la explotación de la TCM.

#### **ARTÍCULO 123.**

Para efectos del presente Capítulo, y siempre que no se disponga lo contrario, cuando los plazos hagan referencia a días, debe entenderse y contabilizarse como días hábiles.

## **ARTÍCULO 124.**

La notificación del reclamo o denuncia se efectuará a los usuarios por correo electrónico o fax, según lo disponga el reclamo presentado.

**ARTÍCULO 125.** Los reclamos o denuncias regulados por el presente Reglamento, no tendrán costo alguno para los usuarios mientras el proceso sea resuelto por el Prestatario del Servicio. El procedimiento administrativo, la interposición y tramitación son gratuitos.

## **ARTÍCULO 126.**

Los usuarios deberán presentar sus reclamos o denuncias por medio de los Formularios habilitados previamente para tales fines que podrá encontrarse como Anexo 1 del presente Reglamento, en las oficinas administrativas de Prestatario del Servicio ubicadas en la provincia de Limón. Adicionalmente, los usuarios podrán interponer sus reclamos por correo electrónico a través de la dirección electrónica que el Prestatario del Servicio informe para este propósito, o por cualquier otro medio electrónico que así lo determine el Prestatario del Servicio. Asimismo, el Prestatario del Servicio tendrá habilitado para el usuario un libro de quejas en caso de que su reclamo no sea resuelto a satisfacción.

## **ARTÍCULO 127.**

Los usuarios tienen un plazo máximo de treinta (30) días naturales para interponer sus reclamos o denuncias ante el Prestatario del Servicio, el cual se contabilizará desde el día en que ocurran los hechos que dan lugar al reclamo o denuncia o que éstos sean conocidos por el usuario.

## **ARTÍCULO 128. Requisitos Generales para la Presentación de cualquier Reclamo o denuncia**

En general, todo reclamo o denuncia deberán contar como mínimo con la siguiente información:

- 1) Información de contacto del reclamante o denunciante (Nombre completo o razón social, número de documento de identificación o cédula de identidad o cédula jurídica domicilio, teléfono, correo electrónico, fax y firma del accionante).
- 2) En caso de que el reclamo o denuncia sea presentado por persona jurídica debe aportar los datos del representante legal, sea nombre completo, número de documento de identificación o cédula de identidad, domicilio, teléfono, correo electrónico, fax y firma. Fecha de reclamo.
- 3) El objeto del reclamo o denuncia estableciendo la identificación, exposición, descripción y precisión de la pretensión del reclamo o denuncia. Descripción del incidente.
- 4) Los fundamentos de hecho y derecho que sustentan el reclamo o denuncia.
- 5) Medios probatorios que el reclamante o denunciante considere pertinentes a efectos de sustentar su reclamo o denuncia.
- 6) Lugar, fecha y firma del usuario o su representante legal.
- 7) En caso de personas físicas deben presentar copia certificada de la cédula de identidad.
- 8) En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante.

## **ARTÍCULO 129. Requisitos Adicionales para la Presentación de cualquier Reclamo o denuncia sobre la carga o contenedores**

Si el reclamo o denuncia están ligados a daños a cualquier tipo de carga o a contenedores, el reclamante o denunciante deberá cumplir lo estipulado en este capítulo y adicionalmente debe indicar en su reclamo o denuncia lo siguiente, según aplique al caso en cuestión.

- 1) Fecha y hora del incidente.
- 2) Nombre del Buque/ Nave/ Viaje.
- 3) Numero de contenedor.
- 4) Número de BL.
- 5) Tipo de carga (“commodity”).
- 6) Naturaleza de la pérdida o daño.
- 7) Valor específico de la carga o del daño.
- 8) Informar sobre la disposición final de la carga.
- 9) Fecha aproximada del incidente.
- 10) Factura comercial de la carga.
- 11) Lista de empaque.
- 12) Informe de peritaje de la carga autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 13) Informe de peritaje del contenedor autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 14) Fotografías a color de la carga o el contenedor.
- 15) Prueba de procedimientos de salvamento de la carga o certificado de destrucción.
- 16) Valor depreciado del contenedor. (en caso de que aplique)

**ARTÍCULO 130. Requisitos Adicionales para la Presentación de cualquier Reclamo o denuncia a la carga refrigerada**

Para reclamos o denuncias ligadas específicamente a daños a carga refrigerada, el usuario debe cumplir con lo estipulado en los artículos 129 y 130, adicionalmente debe cumplir con lo siguiente:

- 1) Datalogger completo.
- 2) Comprobación de PTI (“Pre-Trip Inspection” o Inspección Previa).
- 3) Historial de reparación del contenedor refrigerado en cuestión.

**ARTÍCULO 131. Requisitos Adicionales para la Presentación de cualquier Reclamo o denuncia que verse a daños a una nave o buque o su equipo**

En caso de que el reclamo o denuncia verse sobre cualquier daño a una nave o buque o su equipo, el usuario deberá cumplir con lo estipulado en el artículo 129 y adicionalmente debe indicar lo siguiente:

- 1) Fecha y hora del incidente.
- 2) Nombre del Buque/ Nave/ Viaje.
- 3) Lugar del incidente.
- 4) Descripción del incidente.
- 5) Dueño del Buque/ Nave y nombre de la compañía chárter del mismo.
- 6) Club P&I (Clubes de Protección e Indemnización) de la nave o buque.
- 7) Nombre de la Aseguradora del Buque/ Nave.
- 8) Estimación del daño reportado.
- 9) Declaración del valor depreciado.
- 10) Fotografías a color que demuestren el daño.
- 11) Copias de correos electrónicos relacionados al caso.
- 12) Informe y/o acta del incidente firmado por el Capitán y el Prestatario del Servicio.
- 13) Informe de peritaje del incidente autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 14) Reporte técnico de la reparación(es) autorizado por el Prestatario del Servicio.

Para los costos por reclamos o denuncias presentados por los usuarios, ligados a daños de la estructura de una nave o buque o su equipo y donde se concluya que el Prestatario del Servicio es responsable del mismo, el dueño de la nave o buque o responsable del mismo tiene la obligación de mitigar su pérdida y debe

demostrar que ha escogido el curso de acción menos oneroso y comercialmente razonable. Este debe obtener dos o más cotizaciones para dichas reparaciones, y el Prestatario del Servicio podrá investigar estos costos si los encontrara irrazonables, pudiendo el Prestatario del Servicio nominar un perito para evaluar los daños en base a costos de Costa Rica. El Prestatario del Servicio tiene el derecho de realizar dichas reparaciones, parcial o totalmente, por cuenta propia o subcontratando a un tercero, y se hará responsable únicamente por el valor depreciado reclamado.

Las naves o buques atracados en la TCM deberán avisar a la TCM, y complementar el registro correspondiente, antes de desatracar del muelle sobre cualquier daño sufrido durante su operación en la TCM, de otra manera, el Prestatario del Servicio no aceptara ningún tipo de responsabilidad por ningún daño.

#### **ARTÍCULO 132. Requisitos Adicionales para la Presentación de cualquier Reclamo o denuncia por facturación, cobro o calidad del servicio para usuarios de la Terminal de Contenedores de Moín**

Para reclamos o denuncias ligadas específicamente a facturación, cobro o calidad del servicio para usuarios de la Terminal de Contenedores de Moín, el usuario debe cumplir con lo estipulado en el artículo 129, adicionalmente debe cumplir con lo siguiente:

- 1) Número de factura.
- 2) Monto de la factura.
- 3) Copia de la factura.

#### **ARTÍCULO 133.**

Una vez verificado por parte del Prestatario del Servicio el cumplimiento de los requisitos antes establecidos según el tipo de reclamo o denuncia indicados en el presente Reglamento, el Prestatario del Servicio lo remitirá al área correspondiente según el tipo de reclamo o denuncia.

Las Gerencias de Finanzas y/o Legal del Prestatario del Servicio, o cualquier otra según así lo decida el Prestatario del Servicio, serán las dependencias responsables de resolver los reclamos o denuncias presentadas por los usuarios.

#### **ARTÍCULO 134. Inadmisibilidad del Reclamo o denuncia y Subsanación de Errores**

El Prestatario del Servicio deberá evaluar si el reclamo o denuncia cumple con los requisitos señalados en este Reglamento, y en los casos en que los reclamos o denuncias presentadas por los usuarios carezcan de alguno de los requisitos estipulados en este Reglamento, el Prestatario del Servicio indicará la omisión o error y procederá a devolver el reclamo o denuncia, con el fin de que el usuario proceda a subsanar las omisiones detectadas dentro del plazo de diez (10) días naturales.

Mientras el usuario no presente la subsanación, no procederá el cómputo del plazo para resolver el reclamo o denuncia ni para su notificación.

#### **ARTÍCULO 135. Improcedencia del Reclamo o denuncia**

El Prestatario del Servicio deberá evaluar y declarar la improcedencia del reclamo o denuncia, si este se encuentra incluido en algunos de los siguientes casos:

- 1) Cuando el reclamante o denunciante carezca de legítimo interés.
- 2) Cuando no exista conexión entre los hechos expuestos como fundamento del reclamo o denuncia y la petición que contenga este.
- 3) Cuando el reclamo o denuncia sea jurídica o físicamente imposible.
- 4) Cuando el Prestatario del Servicio carezca de competencia para resolver el reclamo o denuncia interpuesto.

- 5) Cuando el reclamo o denuncia haya sido presentado fuera del plazo establecido en el presente Reglamento.
- 6) Cuando el objeto del reclamo o denuncia no se encuentre tipificado entre los supuestos contemplados en el artículo 123 del presente Reglamento.

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles el Prestatario del Servicio expedirá una resolución declarando improcedente el reclamo y procederá al archivo del mismo.

#### **ARTÍCULO 136. Resolución**

Las resoluciones expedidas por el Prestatario del Servicio deberán ser fundamentadas y suscritas por la dependencia responsable designada por el Prestatario del Servicio según el tipo de reclamo o denuncia, señalando de forma expresa cada uno de los medios probatorios analizados en el procedimiento y que sustentan su decisión, así como las normas legales aplicadas en la resolución de cada caso.

**ARTÍCULO 137.** Si la resolución brindada por el Prestatario del Servicio no satisface las expectativas del usuario, estos podrán formular el respectivo reclamo o denuncia ante la Administración Concedente, sin perjuicio de la formulación de reclamos o denuncias directas al Prestatario del Servicio en vía judicial, para los casos que corresponda. La omisión de respuesta dentro del plazo previsto en este reglamento se entenderá como una respuesta negativa a la solicitud del usuario. Sumado a lo anterior, en caso de que el usuario así lo solicite por insatisfacción en la forma en que se le resolvió su reclamo, podrá plantear su queja ante el superior encargado.

#### **ARTÍCULO 138. Plazo Máximo para Resolver**

El Prestatario del Servicio resolverá los reclamos o denuncias en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de presentación de los mismos. No obstante, dicho plazo podrá extenderse hasta cinco (5) días hábiles, mediante decisión motivada en aquellos reclamos o denuncias que sean considerados por el Prestatario del Servicio como particularmente complejos, o en un plazo superior si así fuera acordado con los usuarios.

#### **ARTÍCULO 139. Conservación del Expediente**

El Prestatario del Servicio deberá conservar los expedientes de reclamos o denuncias por un período de diez años (10) contados a partir de la fecha en la que se comunicó sobre la procedencia o improcedencia del reclamo o denuncia.

#### **ARTÍCULO 140.**

El Prestatario del Servicio brindará a los usuarios la información correspondiente del procedimiento para la tramitación y el estado de sus reclamos o denuncias, ya sea vía telefónica, su página web, o de manera personalizada.

### **CAPÍTULO 15 Disposiciones Finales**

#### **ARTÍCULO 141. Interpretación del reglamento**

En caso de duda sobre la interpretación de este Reglamento, corresponderá a la Autoridad Portuaria aclarar o interpretar correctamente las disposiciones contenidas.

**ARTÍCULO 142. Entrada en vigencia.**

El presente Reglamento de Servicios entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

**TRANSITORIO ÚNICO.**

Mientras no haya sido emitido y se encuentre en vigencia un reglamento específico para el uso del canal de acceso a la zona portuaria de Moín por parte del Poder Ejecutivo, la administración de este estará a cargo de JAPDEVA, en calidad de Autoridad Portuaria. Dicha entidad deberá garantizar el uso del canal en condiciones adecuadas para las embarcaciones que arriben y salgan de la TCM mientras se mantenga funcionando un único puesto de atraque.

Dado en la Presidencia de la República.-San José, a los diez días del mes de julio del dos mil dieciocho.

  
CARLOS ALVARADO QUESADA



  
RODOLFO MÉNDEZ MATA  
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

## ANEXO 1

### Formulario de reclamo o denuncia a la carga o contenedor para usuarios de la Terminal de Contenedores de Moín

Información del reclamante o denunciante	
Nombre completo o Razón Social	
Número de documento de identificación o cédula jurídica	
Domicilio	
Teléfono	
Correo electrónico	
Fax	

En caso de personas físicas deben presentar copia certificada de la cédula de identidad.

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante.

Información del Representante Legal (completar en caso de que el reclamante o denunciante sea una persona jurídica)	
Nombre completo del Representante Legal	
Número de documento de identificación o cédula de identidad del Representante Legal	
Domicilio del Representante Legal	
Teléfono del Representante Legal	
Correo electrónico del Representante Legal	
Fax del Representante Legal	

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante

Reclamo a la carga o contenedor	
Fecha del reclamo o denuncia.	
Fecha y hora del incidente.	
Nombre del Buque/ Nave/Viaje.	
Número de contenedor.	
Número de BL.	
Tipo de carga (“commodity”)	
Objeto del reclamo o denuncia. Estableciendo la identificación, exposición, descripción y precisión de la pretensión del reclamo o denuncia. (Detalles del reclamo o denuncia). Naturaleza de la pérdida o daño.	
Valor específico de la carga o del daño.	
Información sobre la disposición final de la carga.	
Fecha aproximada del incidente.	
Valor depreciado del contenedor (en caso de que aplique).	
Medios probatorios que sustenten el reclamo o denuncia.	

Adicional al formulario se deben presentar los siguientes documentos, en caso que aplique (marcar con una “X” los documentos presentados)

- 1) Factura comercial de la carga.
- 2) Lista de empaque.
- 3) Informe de peritaje de la carga autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 4) Informe de peritaje del contenedor autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 5) Fotografías a color de la carga o el contenedor.
- 6) Prueba de procedimientos de salvamento de la carga o certificado de destrucción.
- 7) Valor depreciado del contenedor.
- 8) Datalogger completo.
- 9) Comprobación de PTI ("Pre-Trip Inspection" o Inspección Previa).
- 10) Historial de reparación del contenedor refrigerado en cuestión.

SI

En constancia de lo anterior, se suscribe en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los \_\_\_\_\_, día del mes \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_.

Firma: \_\_\_\_\_  
 Representante legal o usuario

Nota: La Responsabilidad de APM Terminals Moín, S.A. por daños y/o reclamos, deberá comprobarse y determinarse económicamente por medio de los procedimientos administrativos dispuestos para tales efectos. De previo a la finalización de tales procedimientos, APM Terminals Moín, S.A., no tendrá obligación alguna de asumir costos por conceptos de daños, perjuicios o reclamos en general.

**Formulario de reclamo o denuncia por daños a un buque o su equipo para usuarios de la Terminal de Contenedores de Moín**

<b>Información del Reclamante o denunciante</b>	
Nombre completo o Razón Social	
Número de documento de identificación o cédula jurídica	
Domicilio	
Teléfono	
Correo electrónico	
Fax	

En caso de personas físicas deben presentar copia certificada de la cédula de identidad.

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante.

<b>Información del Representante Legal (completar en caso de que el reclamante o denunciante sea una persona jurídica)</b>	
Nombre completo del Representante Legal	
Número de documento de identificación o cédula de identidad del Representante Legal	
Domicilio del Representante Legal	
Teléfono del Representante Legal	
Correo electrónico del Representante Legal	
Fax del Representante Legal	

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante.

<b>Reclamo por daños a una nave o buque o su equipo</b>	
Fecha del reclamo o denuncia.	
Fecha y hora del incidente.	
Nombre del Buque/ Nave/ Viaje.	
Lugar del incidente.	
Objeto del reclamo o denuncia. Estableciendo la identificación, exposición, descripción y precisión de la pretensión del reclamo o denuncia. Descripción del incidente.	
Dueño del Buque/ Nave y nombre de la compañía chárter del mismo.	
Club P&I (Clubes de Protección e Indemnización) de la nave o buque.	
Nombre de la Aseguradora del Buque/ Nave.	
Estimación del daño reportado.	
Medios probatorios que sustenten el reclamo o denuncia.	

Adicional al formulario se deben presentar los siguientes documentos en caso que aplique:

(Marcar con una "X" los documentos presentados)

- 1) Declaración del valor depreciado.
- 2) Fotografías a color que demuestren el daño.

SI

- 3) Copias de correos electrónicos relacionados al caso.
- 4) Informe y/o acta del incidente firmado por el Capitán y del Prestatario del Servicio.
- 5) Informe de peritaje del incidente autorizado por el Prestatario del Servicio.
- 6) Reporte técnico de la reparación(es) autorizado por el Prestatario del Servicio.


En constancia de lo anterior, se suscribe en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los \_\_\_\_\_, día del mes \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_.

Firma: \_\_\_\_\_  
Representante legal o usuario

Nota: La Responsabilidad de APM Terminals Moín, S.A. por daños y/o reclamos, deberá comprobarse y determinarse económicamente por medio de los procedimientos administrativos dispuestos para tales efectos. De previo a la finalización de tales procedimientos, APM Terminals Moín, S.A., no tendrá obligación alguna de asumir costos por conceptos de daños, perjuicios o reclamos en general.

**Formulario de reclamo o denuncia por facturación, cobro o calidad del servicio para usuarios de la Terminal de Contenedores de Moín**

<b>Información del Reclamante o denunciante</b>	
Nombre completo o Razón Social	
Número de documento de identificación o cédula jurídica	
Domicilio	
Teléfono	
Correo electrónico	
Fax	

En caso de personas físicas deben presentar copia certificada de la cédula de identidad.

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante

<b>Información del Representante Legal (completar en caso de que el reclamante o denunciante sea una persona jurídica)</b>	
Nombre completo del Representante Legal	
Número de documento de identificación o cédula de identidad del Representante Legal	
Domicilio del Representante Legal	
Teléfono del Representante Legal	
Correo electrónico del Representante Legal	
Fax del Representante Legal	

En caso de personas jurídicas debe presentar certificación de personería jurídica, o certificación literal, certificación del poder del representante legal y copia certificada de la cédula de identidad del representante

<b>Información del Reclamo o denuncia</b>	
Fecha del reclamo o denuncia.	
Objeto del reclamo o denuncia. Estableciendo la identificación, exposición, descripción y precisión de la pretensión del reclamo. (Detalles del reclamo o denuncia).	
En caso de reclamo por facturación y/o cobro además de la descripción indicada en el párrafo anterior, debe incluir la siguiente información: número de factura y monto de la factura.	
Fundamento del reclamo o denuncia (hecho y derecho)	
Medios probatorios que sustenten el reclamo o denuncia. En caso de reclamo o denuncia por facturación y/o cobro adjuntar copia de la factura y correos electrónicos.	

En constancia de lo anterior, se suscribe en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los \_\_\_\_\_, día del mes \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_.

Firma: \_\_\_\_\_  
Representante legal o usuario

Nota: La Responsabilidad de APM Terminals Moín, S.A. por daños y/o reclamos, deberá comprobarse y determinarse económicamente por medio de los procedimientos administrativos dispuestos para tales efectos. De previo a la finalización de tales procedimientos, APM Terminals Moín, S.A., no tendrá obligación alguna de asumir costos por conceptos de daños, perjuicios o reclamos en general.