

Decreto 308/986
REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICOS

SE APRUEBA

Montevideo, 10 de junio de 1986.-

Visto: la gestión del Comando General de la Armada solicitando la aprobación del Reglamento General de Prácticos sustitutivo del aprobado por Decreto 24.483 del 9 de agosto de 1962 y sus modificativos y concordantes.-

Considerando: I) Que el nuevo texto del Reglamento proyectado se adapta a los requerimientos actuales y acredita en su temática sistematización y redacción, una precisión tal, que facilitará su aplicación e interpretación.-

Pilotaje, dependiente de la Dirección Registral y de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval.

II) Que la estructura del mismo respeta los aspectos fundamentales del Servicio de Practicaje; su prestación por profesionales habilitados por la autoridad pública cuyo acceso reglamenta; el régimen de zonas donde el practicaje es obligatorio y el sistema tarifario a que está sujeto el servicio, cuya estabilidad queda asegurada mediante la fórmula paramétrica que se adopta.-

III) Que esta modificación da flexibilidad a la actuación de las autoridades en los diversos aspectos del servicio y en cuanto a las tarifas propiamente dichas se comete sin fijación directamente a la Prefectura Nacional Naval, sin necesidad de aprobación ulterior por parte del Poder Ejecutivo.-

Atento: a lo informado por la Prefectura Nacional Naval, por el Comando General de la Armada y por el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional,
El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°.- Apruébase el Reglamento General de Prácticos sustitutivo del aprobado por decreto 24.483 del 9 de agosto de 1962, modificativos y concordantes, el que quedará redactado de la siguiente manera:

REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICOS

CAPITULO I

De la Oficina de Pilotaje

Artículo 1°.- Organización y Dependencia. La dirección y control de los servicios de practicaje corresponderá a la Oficina de Pilotaje, dependiente de la Dirección Registral y de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval.-

Artículo 2° – Atribuciones. – Las atribuciones de la Oficina de Pilotaje, serán las siguientes:

a) Hacer cumplir las disposiciones que regulan los servicios de Pilotaje.
b) Tendrán a su cargo la determinación de la ubicación de todo buque en la Rada, Bahía, Puerto, Antepuerto, Amarraciones, etc., como también el control de la estricta observancia de las disposiciones sobre normas de atraque.

c) Llevar al día las fojas de hechos y servicios de cada uno de los Prácticos en actividad.

d) Mantener un servicio permanente para despacho de Prácticos y todo lo relacionado con el pilotaje.

Artículo 3° – Cometidos del Jefe de la Oficina de Pilotaje. –

Son funciones del jefe:

a) Impartir los órdenes referentes al servicio de pilotaje;

b) Sancionar o pedir sanción, según corresponda, por las infracciones cometidas por los Prácticos-

c) Sancionar a los Capitanes, Armadores o Agentes por las infracciones en que incurrieran.

d) Controlar el cumplimiento por los buques de las disposiciones referentes a la utilización del Práctico y sancionar en caso de infracción.

e) Distribuir el personal asignado a la Oficina de Pilotaje.

f) En caso de varadura o en otras circunstancias, si lo considera conveniente, podrá disponer la sustitución del Práctico actuante por otro.

Artículo 4° – Organización de la Oficina. – La Oficina de Pilotaje contará con el personal superior y subalterno que el mando le asigne y estará compuesta por las secciones que se indicarán en los Artículos siguientes sin perjuicio de las que oportunamente se decidiera crear para el buen funcionamiento del servicio.

Artículo 5 – Sección Secretaría. – La Sección Secretaría cumplirá con todos los trámites que afectan a la Oficina; mantendrá archivo de toda acción y llevar los legajos personales de cada Práctico.

Artículo 6 – Sección Despacho de Prácticos – La Sección Despacho de Prácticos es la encargada de la recepción de los pedidos de Prácticos y de efectuar los despachos correspondientes.

Artículo 7 – Libros a Llevar. – La Oficina de Pilotaje llevará los libros a que hacen referencia los Artículos siguientes y los demás que oportunamente se creen para el buen funcionamiento del servicio.

Artículo 8 – Libro Registro de Turno y Despacho de Prácticos. – Se llevará el libro "Registro de Turno y Despacho de Prácticos", para cada zona, que contendrá: el escalafón de estos número de orden, nombre y apellido, fecha y hora de embarco y desembarco, nombre, tonelaje y calado del buque a- pilotear o piloteado, lugar de fondeadero o atraque y destino.

Artículo 9 – Libro de Exposiciones de Armadores, Capitanes y Agentes, –, La Oficina llevará el Libro del epígrafe donde se registrarán las exposiciones de los Armadores, Capitanes y Agentes por hechos en las cuales hubiera intervenido Práctico. En el caso particular de los Armadores o Agentes éstas deberán estar acompañadas por el informe escrito del Capitán del buque, siempre que se refiera a problemas técnicos.

Artículo 10. – Libro de Pedido de Práctico. – Los Armadores, Capitanes o Agentes firmarán sus pedidos de Prácticos debiendo especificar: fecha, hora, nombre, nacionalidad, tonelaje, procedencia y destino, nombre de la embarcación que efectuará el traslado del Práctico, si solicita Práctico "Fuera de Turno" y donde dice "observaciones" se pondrá el nombre del o de los Prácticos "de Turno y/o "Fuera de Turno" y otras informaciones que fueran de interés para el servicio.

Artículo 11. Libro de Ordenes para los Prácticos. – En este libro se asentarán las órdenes para los Prácticos, quienes deberán notificarse personalmente de las disposiciones y órdenes de la superioridad.

Artículo 12. – Libro de Exposiciones de los Prácticos. – En el libro de referencia los Prácticos deberán anotar las novedades ocurridas en caso de accidente, avería o cualquier otra novedad ocurrida en su pilotaje.

Artículo 13. – Libro de Novedades Diarias. – El personal de la Sección "Despacho de Prácticos" anotará en el Libro de Novedades Diarias, todas las novedades que se relacionen con el servicio, buques con inflamables operando fondeados o a flote, y toda otra autorización concedida por la Oficina de Pilotaje o por la Prefectura del puerto que corresponda.

Artículo 14. – Libro de Actas de los Concursos de Aspirantes a Prácticos. – En este libro se labrarán las actas de las actuaciones de la "Comisión de examen", estudio de antecedentes resultados de los exámenes escritos, oral y práctico para cada zona y demás que corresponda.

CAPITULO II

DE LOS SERVICIOS DE PILOTAJE Y DE LA PROFESION DE PRACTICO

Sección I

Naturaleza y Régimen de la Profesión de Práctico

Artículo 15.- Definición. – El Práctico es un Asesor del Capitán cuyos servicios debe requerir en puertos, Radas, canales, ríos y aguas jurisdiccionales, salvo excepciones establecidas en el Artículo 25 de este Capítulo. Se trata de un profesional independiente titulado por el Estado que participa en la prestación de un servicio público y cuya actuación se rige por el presente Reglamento.

Artículo 16.- Ejercicios. – El Servicio de Practicaje serán atendidos por Prácticos titulados" que se encuentren en situación de actividad En ningún caso, podrán ejercer el pilotaje personas ajenas al servicio o aquellos Prácticos que hayan sido exonerados como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el Artículo 40, Sección VII, del Capítulo II, del presente Reglamento.

Artículo 17. – Documentos identificatorios de la profesión. – La "Tarjeta de Identificación" expedida por la Prefectura Nacional Naval y la "Libreta de Práctico" debidamente despachada por la Oficina de Pilotaje, constituirán los documentos que acrediten la profesión.

Artículo 18. – Tratamiento a dar a los Prácticos. – A los efectos de las prerrogativas que les corresponden en su tratamiento, los Prácticos en el ejercicio de sus funciones están equiparados a Capitán

de la Marina Mercante.

Artículo 19. – Régimen jurídico aplicable. – En el desempeño de su cometido, los Prácticos se ajustarán a lo establecido en este Reglamento. Cuando, en razón de tratados internacionales, hayan de actuar en aguas extranjeras, lo harán ateniéndose a las ordenanzas de policía y navegación de esas aguas,

Sección II

De Las Zonas De Pilotaje

Artículo 20. – Elementos para la denominación de las Zonas de Pilotaje. – Las zonas De pilotaje se denominarán con el nombre del río, puerto, o área marítima que comprendan.

Artículo 21. – Nombres de las Zonas de Pilotaje. – Las Zonas de Pilotaje se denominarán; a) Río de la Plata, b) Río Uruguay, c) Puertos, d) Litoral Marítimo Oceánico.

Artículo 22. – Límites de las Zonas. – Los límites de las Zonas serán: a) La Zona del Río de la Plata es aquella limitada por líneas que unen Punta del Este (R.O.U.) y Punta Rasa del Cabo San Antonio (R.A.) por el este y el paralelo geográfico de Punta Gorda (Dpto. de Colonia R.O.U.) por el Oeste. b) La Zona del Río Uruguay es aquella desde el paralelo de Punta Gorda (Dpto. de Colonia R.O.U.) a los puertos nacionales del Río Uruguay. c) La Zona de los Puertos, abarca los límites respectivos comprendiendo las radas. d) La Zona del Litoral Marítimo Oceánico es aquella limitada por la línea imaginaria que une Punta del Este (R.O.U.) con Punta Rasa del Cabo San Antonio (R.A.) y la loxodromia al 128 del Norte verdadero, que parte del Faro del Chuy (República Federativa del Brasil) en toda la anchura del Mar territorial fijada por la República y los puertos o zonas comerciales optas.

Artículo 23. – Declaración de Zona de Pilotaje. – Todo Puerto o Zona habilitada para el comercio podrá ser declarada "Zona de pilotaje" por la Prefectura Nacional Naval, siempre que las necesidades y seguridad lo demanden. Mientras en esas zonas no existan Prácticos de Puerto, es obligación del Práctico de la Zona pacer el pilotaje de Puerto.

Artículo 24. - Pilotaje obligatorio. – Decláranse zonas de pilotaje obligatorio: a) El Puerto de Montevideo y sus radas. b) El Río de la Plata. c) El Río Uruguay. d) El Litoral Marítimo Oceánico. Todo buque que navegue en aguas de estas zonas y no entre a puerto pero tome contacto con él, deberá efectuar sus movimientos con Prácticos de la Zona, salvo los casos exceptuados en el Artículo 25 de la presente sección.

Artículo 25. ~ Excepciones en las Zonas de Pilotaje. – Quedan exceptuados de la obligatoriedad de pilotaje: a) En todas las zonas: 1) Los buques de guerra de la Armada Nacional y los buques auxiliares ligados directamente a ésta, siempre que no estén afectados a operaciones comerciales y los buques de la Dirección Nacional de Hidrografía. 2) Los buques de bandera uruguaya inscriptos en la Matrícula Nacional de Cabotaje, menores de 1.000 Toneladas de Registro Neto. 3) Los buques que de acuerdo a tratados internacionales naveguen sin Práctico o con Práctico extranjero. 4) Los buques argentinos de navegación fluvial sujetos a una línea regular entre los puertos argentinos y nacionales, como ser los buques que hacen la carrera con carga y pasaje entre los puertos de Montevideo Buenos Aires y Colonia - Buenos Aires.

b) En la Zona del Río de la Plata: 1) Los buques que vinieren del Este directamente a los puertos comprendidos entre La Paloma y la Rada de Montevideo y viceversa. 2) Entre el Estacionario de Recalada y zona Común (Rada de la Plata R.A.) los buques nacionales que naveguen regularmente en la zona con un mínimo de cuatro (4) viajes mensuales y que tengan un calado menor a los 19'00", como calado máximo. Se computará como viaje el recorrido del canal en un sentido. 3) Entre el kilómetro 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires y el Paralelo de Punta Gorda (Dpto. de Colonia R.O.U.) lo mismo que en numeral anterior, pero con un calado menor a los 15'00", como calado máximo y con una eslora máxima menor a los 100 metros. c) En la Zona del Río Uruguay: Los buques que cumplan las mismas condiciones, que las expresadas en el numeral 3° del apartado b) del presente Artículo. d) En las Zonas o Puertos: 1) Los buques argentinos de navegación fluvial o de cabotaje menores de 1.000 Toneladas de Registro Neto, mientras estén a remolque de remolcadores nacionales. 2) Los buques que lleguen a la Rada de Montevideo, siempre que no realicen operaciones comerciales. 3) Los buques que se mueven en línea recta sobre un mismo muro desde un depósito a otro inmediato, siempre y cuando no utilicen remolcadores, ni muevan sus máquinas ni tengan ancla fondeada. e) El Jefe de la Oficina de Pilotaje podrá despachar Práctico a cualquiera de los buques exceptuados cuando a su criterio lo estime necesario para la seguridad de la navegación.

Sección III

Del Ejercicio de la Profesión de Práctico

Artículo 26. – Límite de las actividades de los Prácticos. – Queda prohibido a los Prácticos ejercer su actividad en más de una Zona, salvo los casos previstos en este Reglamento y aquellos que por fuerza mayor autorice el Jefe de la Oficina de Pilotaje.

Artículo 27. – Representación Jurídica. – Es condición esencial para que, las Corporaciones de Prácticos puedan asumir ante la Prefectura Nacional Naval, la representación de los Prácticos de cada Zona la posesión de la Personería Jurídica correspondiente.

Artículo 28. – Obligaciones. – Son obligaciones de los Prácticos: a) Comunicar a la Oficina de Pilotaje los buques varados que haya encontrado en su navegación. b) Someterse a examen médico por la Sanidad Militar cada cinco (5) años hasta la edad de cincuenta y cinco (55) años y luego cada (3) tres hasta la edad de sesenta y dos. (62) años. c) Antes de iniciar la maniobra de salida de puerto; el Práctico se informará por el Capitán o Agente Marítimo si el buque ha sido despachado por las autoridades correspondientes y no tiene impedimento para la salida. d) Denunciar a la Oficina de Pilotaje, cualquier infracción cometida por el buque que pilotee, como también dar cuenta de todo desperfecto que cause en el balizamiento y de las novedades que anotare, como ser: cambio de situación o mal estado de las boyas o balizas, boyas apagadas, alteraciones de los faros, etc. e) Comunicar de inmediata a la Prefectura Nacional Naval, de los accidentes que ocurrieren, ya se trate de incendio, colisión, varadura, etc. como también al zafar de ella o conjurar el peligro. f) Informarse por cualquier medio en la Oficina de Pilotaje del embarque que le corresponde en cada designación, y luego de efectuado el pilotaje, hacer firmar la libreta de Práctico por el Capitán del buque asistido. g) Recabar del Capitán los informes que estime necesarios para el buen cumplimiento del pilotaje, como también informarse si el buque conduce explosivos, inflamables y todo aquello que debe someterse a tratamiento especial, comunicándole al Capitán las disposiciones que deberá cumplir. h) En caso de haberse producido novedades en e(Pilotaje presentarse a la brevedad posible en la Oficina de Pilotaje y hacer la exposición correspondiente en el libro respectivo bajo firma. i) Cuando embarque en carácter de "Fuera de Turno", lo hará con las mismas responsabilidades y obligaciones de "Turno". j) Como Agente de la Autoridad Marítima velará para que se cumplan los Reglamentados de Policía de la Navegación Marítima y Sanitaria. k) Terminado el pilotaje, el Práctico de Puerto debe regresar a la Oficina respectiva a los efectos de anotar su desembarco en el Libro correspondiente. l) El Práctico deberá comunicar a los Capitanes de los buques, al embarcar, que la Escala Real no deberá ser presentada hasta no estar el buque totalmente atracado en los lugares donde existan grúas o instalaciones portuarias que puedan ser dañadas. m) El Práctico debe presentar al Capitán además de la Libreta de Embarque, una boleta de control de servicios, donde e indiquen los datos de dichos servicios, la que firmada por el Capitán se adjuntará a la factura correspondiente, al ser presentada ésta al Agente Marítimo.

Artículo 29. – Prohibiciones. – Está prohibido a los Prácticos: a) Pilotear buques sin previo despacho de la Autoridad Marítima o en zonas para las que no están habilitados o facultados. b) Interesarse en el desempeño de sus funciones por empresas de remolques o alijos lanchas, reparaciones de buques o peritajes. c) Rehusarse a pilotear un buque sin causa justificada. d) Ejercer sus funciones cuando se encuentren suspendidos o con licencia. e) Faltar a los turnos por atendí intereses particulares. f) Permutar los turnos de embarque, salvo los casos especiales concedidos por el Jefe de la Oficina de Pilotaje. g) Hacer acuerdo privado con las Agencias Marítimas, renunciando o conviniendo en alterar las tarifas establecidas. h) Suministrar datos referentes a sus pilotajes a persona alguna sin previa autorización de la Oficina de Pilotaje. i) Dirigirse a la Autoridad, por razones de servicio, si no es por intermedio de la Oficina de Pilotaje. j) Ejercer empleo público o privado de ninguna clase que signifique incompatibilidad por razones de orden ético.

Artículo 30. – Desembarco de los Prácticos. – El Práctico actuante podrá desembarcar sin más trámite una vez finalizada la maniobra cuando: a) Se trate de un buque que procede del litoral Oeste Puertos argentinos aunque no tome entrada. b) Se trate de un buque que procede de otros puertos diferentes a los mencionados, pero tiene "Libre plática Telegráfica"..

Sección IV
Despacho de Práctico

Artículo 31). – Despacho de Prácticos. – Los Despachos de Prácticos se, efectuarán en la Oficina de Pilotaje debiendo éstos retirar personalmente su libreta de despacho.

Artículo 32. – Pedido de despacho de "Turno". – Los Armadores, Agentes o Capitanes podrán solicitar ante la Oficina de Pilotaje despacho de Práctico de "Turno". Se seguirá el orden riguroso de la lista establecido al respecto.

Artículo 33. – Pedido de despacho de Práctico "Fuera de Turno". – a) Los Armadores, Agentes o Capitanes podrán solicitar ante la Oficina de Pilotaje el despacho de Prácticos "Fuera de Turno" que deseen para pilotear sus buques, ajustándose a las siguientes disposiciones: 1) Para buques menores de 5.000 toneladas de registro neto, los pedidos de Prácticos "Fuera de Turno" deberán ser hechos por nota, especificando los motivos que avalen tal solicitud, con 24 horas de anticipación al despacho correspondiente. 2) Para buques mayores de 5.000 toneladas de registro neto, los pedidos serán hechos en forma verbal de acuerdo a lo especificado en el Artículo 73. 3) Podrá ser solicitado Práctico "Fuera de Turno" sin las limitaciones de lo especificado en el numeral 2) de este Artículo para todo buque que realice maniobras: a. Para Puerto de Montevideo: (1) De entrada o salida de dique. (2) Sin Máquinas o timón. (3) Con averías que resten rendimiento. (4) Remolcando o remolcado. (5) Sin remolcadores debidamente autorizado. (6) De transporte de pasaje. (7) Con más de 30' de calado. b) Para la Zona del Río de la Plata y Río Uruguay: (1) Canal Punta Indio, buques con más de 26' de calado. (2) Canal Martín García, buques con más de 2" de calado. (3) Río Uruguay, buques con más de 19' de calado'. (4) Todo buque despachado con Práctico "Fuera de Turno" estará obligado a llevar el de turno que corresponda, con excepción de la Zona del Puerto de Montevideo y en otros, el que solamente embarcará, cuando así lo disponga el Jefe de la Oficina de Pilotaje.

Artículo 34. – Pedido de despacho de "Imprevisto". – Los Armadores, Agentes o Capitanes podrán solicitar un Práctico para ser despachado en el período que abarca una designación después de la hora de designación correspondiente. En este caso, la solicitud y despacho serán considerados "Imprevistos". El Práctico localizado deberá presentarse a la Oficina dentro de los 60 minutos siguientes a la hora del pedido cuando así se establezca.

Artículo 35. – Imprevistos Interno. – Se entiende por "Imprevisto Interno", cuando un Práctico debe ser llamado para embarca: en sustitución de otro ya despachado de acuerdo a lo siguiente: a) Prácticos que no se presenten al servicio: El Práctico que no se presente al servicio pasado quince minutos de la hora para la cual ha sido designado, perderá el turno: para ello se tendrán en cuenta las situaciones siguientes: 1) En caso de enfermedad comprobada por el médico de la Prefectura Nacional Naval, accidente o causa de fuerza mayor debidamente acreditada, quedará atrasado en el turno, y el servicio será realizado por otro Práctico tomado de la lista de "Imprevisto". Los gastos que origine este llamado serán cubiertos por el fondo común. 2) En cualquier otro caso será sustituido también por otro Práctico tomado de la lista de "Imprevisto", pero los gastos que origine este llamado serán cubiertos por el Práctico en falta, no correspondiéndole ningún descuento por pérdida del turno, b) Práctico que deban ser relevados durante el servicio. Los Prácticos que deban ser relevados por enfermedad, accidente o causas de fuerza mayor, luego de haber embarcado, serán sustituidos por otro Práctico tomado de la lista de "Imprevisto". Los gastos que origine este llamado serán cubiertos por el fondo común.

Artículo 36. – Espera en el Puerto de Montevideo. – a) Espera en Rada: El Práctico de cualquier zona, que habiendo sido despachado a la Rada y no haya embarcado por no encontrarse el buque en ésta o por no haber salido a causa de "puerto Cerrado", quedará automáticamente sin efecto en RADA a las 6 horas después de su despacho; se le abonará el "sin efecto" y las demoras correspondientes, computándosele el turno al Práctico actuante. b) Espera en maniobras de Cambios o Salidas: Cuando los buques no inicien su maniobra antes de transcurridas 4 horas desde la hora de despacho los Prácticos de todas las zonas, quedarán automáticamente sin efecto, debiendo abonarse el sin efecto y las demoras correspondientes.

Sección V
Licencias de los Prácticos

Artículo 37. – Licencias y francos de los Prácticos. – Los Prácticos gozarán de la Licencias que fije la reglamentación interna que a los efectos posea cada corporación y que se ajustará a las siguientes disposiciones: a) Para los Prácticos del Puerto de Montevideo el número de Prácticos con licencia no será superior al tercio más uno del total de Prácticos habilitados. b) Para los Prácticos del Río el número de Prácticos con licencia no será superior al tercio del total *de* los Prácticos habilitados. c) Cualquier otra situación no contemplada en estas disposiciones será resuelta por el Jefe de la Oficina de Pilotaje. d) Todo Práctico que desee trasladarse al extranjero, deberá gestionar de la superioridad la autorización correspondiente debiendo hacerlo por medio de la Oficina de Pilotaje.

Artículo 38. – Prácticos enfermos. – Las licencias por enfermedad serán concedidas por la Oficina de Pilotaje, previa presentación del certificado correspondiente del médico de la respectiva Corporación. El Práctico enfermo tendrá los derechos y obligaciones que fije la reglamentación interna de cada Corporación, la cual se ajustará a las siguientes normas: a) Fijará las remuneraciones que percibirá el enfermo durante el período mínimo de un año. El porcentaje que se le asigne no será inferior al 50% del dividendo. b) Determinará la forma de elección del médico o médicos de certificaciones, los períodos de renovación de los certificados que dan al enfermo derecho de remuneración, la forma de pago de los honorarios del médico, que podrá ser a cargo de la Corporación o a descontar de los haberes del enfermo. c) Determinará si corresponde remuneración a los Prácticos enfermos que se ausenten de! país. d) La reglamentación interna sobre enfermos y licencias que posea cada Corporación, será presentada para su conocimiento a la Oficina de Pilotaje.

Sección VI

Práctico Asesor

Artículo 39. – Las Corporaciones de Prácticos designarán en la segunda quincena del mes de diciembre de cada año, el Práctico Asesor y su suplente para el año siguiente. No podrán ser reelectos hasta transcurrido un período de dos (2) años. Sus cometidos serán: a) Asesorar al Jefe de la Oficina de Pilotaje u otras Autoridades, cuando así se disponga. b) Representar al Jefe de la Oficina de Pilotaje en reuniones con otras dependencias del Estado o particulares en las que se requiera su aporte técnico, cuando el Jefe de la Oficina de Pilotaje así lo disponga. c) Planificar las necesidades inmediatas y de futuro que entienda indispensables para mantener e incrementar la eficiencia operativa en su Zona o Puerto y elevarlas al Jefe de la Oficina de Pilotaje. d) Integrar el Tribunal de Exámenes para Aspirantes a Práctico.

Sección VII

Exoneración y Reincorporación

Artículo 40 - Causas de Exoneración. – Los Prácticos serán exonerados: a) Por renuncia. b) Al cumplir los sesenta y cinco (65) La diferencia entre el número de Prácticos así determinada y de aquellos que se encuentren en el ejercicio del Título al 30 de noviembre del mismo año, constituirá el número de vacantes a ser provistas en el año siguiente. Si el número de Prácticos en servicio fuese superior al fijado anualmente, la eliminación de excedente sólo podrá producirse en virtud de las causas prescritas en este Reglamento. Las exoneraciones que se produzcan en el Cuerpo de Prácticos por las causales del Artículo 40 u otras, no constituyen vacantes por sí solas. Cuando el número de pilotajes o practicajes del último año transcurrido, sea inferior al del anterior inmediato, no se procederá a determinar vacantes para la zona correspondiente, salvo en los casos que por exoneración, cambio de zona o fallecimiento lo justifiquen.

Sección 11

De la Admisión, Requisitos y Pruebas

Artículo 44. – Llamado a concurso. – Determinado el número de vacantes de acuerdo al Artículo 43 y al sólo efecto de su provisión, la Prefectura Nacional Naval llamará a concurso en la primera quincena del mes de enero. En el llamado a concurso se establecerá el periodo de inscripción y el número de vacantes por zona, El concurso comenzará en la primera quincena del mes de marzo para llenar exclusivamente las vacantes determinadas en el Artículo 43.

Artículo 45. – Condición de admisión. – Para ser admitidos a concurso las Aspirantes deberán comprobar que reúnen los requisitos siguientes: a) Ser uruguayos o ciudadano legal, mayor de 35 (treinta y cinco) años y no mayor de 50 (cincuenta) años a la fecha de la inscripción. b) Presentar los documentos

necesarios para la identificación personal (partida de nacimiento, cédula de identidad, credencial cívica). c) Aprobar el examen médico respectivo. d) Haber observado buena conducta, comprobado con certificados oficiales y de los Armadores de los buques en que han navegado. Los antecedentes policiales o judiciales, si los hubiere, serán estudiados por la Mesa de Examen, pudiendo ser causa de rechazo de la solicitud. e) Acreditar la práctica de la navegación que se exige para cada zona con la libreta de Embarque expedida por la Dirección Registral y de Marina Mercante, dependiente de la Prefectura Nacional Naval o Certificado debidamente comprobado por la Comisión de Examen. f) Los Aspirantes establecerán en su solicitud la zona de pilotaje a que aspiran a ingresar.

Artículo 46. – Examen Médico. – Todo Aspirante a Práctico con el fin de comprobar si reúne las condiciones físicas necesarias previo al Concurso, será sometido al examen médico establecido en el "Programa de Examen para Aspirantes a Práctico". Los que no reúnan las condiciones físicas reglamentarias serán eliminados de la lista de Aspirantes a Práctico.

Artículo 47. – Presentación de las solicitudes. – Las solicitudes de admisión al Concurso, serán recibidas por la Oficina de Pilotaje hasta 15 (quince) días después de haberse publicado el llamado en la prensa, debiendo ser acompañadas por los documentos nacionales que certifiquen que ha cumplido con las exigencias previas establecidas en este Reglamento.

Artículo 48. – Rechazo de las solicitudes. – Los Aspirantes a Práctico que al presentar su solicitud de ingreso no cumplan con las exigencias de los Artículos 45, 49 y 50 serán rechazados sin más trámite por la Oficina de Pilotaje.

Artículo 49. – Condiciones previas para los aspirantes a las Zonas del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico. – Todo aspirante a Práctico deberá llenar además de lo dispuesto en los Artículos 45 y 46 lo siguiente: a) Ser Marino Militar con el grado de Capitán de Corbeta como Mínimo, con un año de comando en buques de la Armada o Mercantes, contado a partir de la fecha de ascenso a ese grado. Para inscribirse habrá de estar en situación de "no disponible" debiendo pasar a retiro al ingreso. b) Ser Capitán Mercante con un año de comando con dicho título. c) Ser Patrón de Cabotaje en la Zona Montevideo - Paysandú con tres (3) años de comando en buques de Matrícula Nacional de Cabotaje, con un tonelaje mínimo de 350 toneladas netas y computar por lo menos quince viajes embarcado en estas condiciones entre puertos de la zona. A estos efectos se considerará como viaje el equivalente a un Pilotaje.

Artículo 50. – Condiciones previas para los Aspirantes a la Zona del Puerto de Montevideo – Todo aspirante a Práctico de esta Zona llenará además de los requisitos establecidos en los Artículos 45 y 46 lo siguiente: a) Ser Marino Militar con el grado de Capitán de Corbeta como mínimo, con un año de Comando en buques de la Armada o Mercante, contando a partir de la fecha de ascenso a ese grado.

Para inscribirse habrá de estar en situación de "No Disponible" debiendo pasar a retiro al ingreso. b) Ser Capitán Mercante con 1 (un) año de Comando con dicho título. c) Ser Patrón Nacional de Cabotaje en una zona que comprenda el Puerto de Montevideo con 3 (tres) años de Comando, en buques de Matrícula Nacional de Cabotaje con un Tonelaje Neto de 350 toneladas o más. d) Ser Patrón de tráfico Clase Especial con 3 (tres) años de Comando en la Zona en una embarcación de Tráfico de más de 1.000 HP. e) Computar 15 entradas y 15 salidas del Puerto de Montevideo de las cuales 5 como mínimo deberán ser embarcada como Capitán o Patrón pudiendo totalizar las restantes en calidad de Aspirante a Práctico.

Artículo 51. – Constitución de la Mesa de Examen. – Los concursos para disputar vacantes de Prácticos en las distintas zonas serán públicos para los interesados y tendrán lugar en la Prefectura Nacional Naval ante una Comisión compuesta por el Jefe de la Oficina de Pilotaje, quien la presidirá, Prefecto del Puerto de Montevideo, Práctico Asesor de la Zona y dos Prácticos designados, uno por la Corporación correspondiente y otro por el Prefecto Nacional Naval.

Artículo 52. – Misión de la Comisión. – a) Estudiar en un plazo de quince, días los documentos presentados por los Aspirantes. Los candidatos que a juicio de la Comisión no reúnan las condiciones exigidas serán eliminados. Los que hayan sido admitidos darán a continuación el "Examen de Conocimientos" establecido en el Artículo 55. b) Fijar la fecha para el "Examen de Conocimientos" de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 44.

Artículo 53. – Calificación de exámenes. – Las notas para los exámenes serán de 1 (uno) a 10 (diez) siendo indispensable para ser aprobado, obtener una nota final de examen a que hacen referencia los Artículos 55 y 56 de 6 (seis) puntos como mínimo.

Artículo 54. – Programa de Examen para Aspirantes a Práctico. – Las pruebas de examen se ajustarán a lo establecido en el "Programa de Examen para Aspirantes a Práctico" aprobado por la Prefectura Nacional Naval a propuesta de la Jefatura de la Oficina de Pilotaje, asesorada por las respectivas Corporaciones, basado en las siguientes asignaturas: a) Reglamentaciones Nacionales e Internacionales de Navegación. b) Derrotero de la zona, reglamentación de navegación en general y en particular de la Zona en la que el candidato aspire a ser Práctico. c) Reglamentación Marítima, Aduanera local, Sanitaria y de Policía Marítima. d) Maniobras con buques. e) Meteorología local. f) Idioma Castellano. g) Idioma Inglés. h) Redacción de partes oficiales sobre accidentes y siniestros marítimos.

Artículo 55. – Examen de Conocimientos. Constará de dos pruebas: una escrita de 5 (cinco) horas de duración y otra oral no menor de 30 (treinta) minutos ni mayor de 1 (una) hora; ambas basadas en el "Programa de Examen para Aspirantes a Prácticos" en vigencia a la fecha de presentación del concurso. La calificación de la prueba oral será el promedio de la suma de las notas enteras otorgadas por cada uno de los examinadores. La nota final de este examen será la media de las pruebas oral y escrita. El aspirante que no alcance la nota mínima de aprobación establecida en el Artículo 53 será automáticamente eliminado del concurso.

Artículo 56. – Examen de "Aptitud para la Maniobra". Este examen consistirá en un período de práctica previo acompañando al Práctico actuante y una prueba práctica final, de acuerdo a lo siguiente: a) Para la zona del Puerto de Montevideo (1) Realizar 20 entradas y 20 salidas como mínimo en calidad de observador con un Práctico de Turno o Fuera de Turno. (2) Cumplido el período anterior realizará con cada Práctico calificador a que refiere el Artículo 51 una maniobra de entrada con atraque y una maniobra de salida con desatraque como resultado de lo cual se le adjudicará una nota entera por cada maniobra. (3) El Promedio de las seis notas corresponderá a la nota final del examen "Aptitud para la Maniobra". (4) Los Prácticos calificadores tendrán fundamentalmente en cuenta para proceder a efectuar la prueba práctica de "Aptitud para la Maniobra", las condiciones del buque, del tiempo reinante y del lugar de atraque o desatraque, para que cada aspirante pueda desempeñarse con total tranquilidad. (5) El Jefe de la Oficina de Pilotaje realizará la supervisión y control de la referida prueba. (6) El aspirante que no alcance la nota mínima de aprobación establecida en el Artículo 53 será automáticamente eliminado del concurso. b) Para la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico. Según el orden de notas del examen escrito y oral se convocará un número de aspirantes igual al de vacantes, los cuales se someterán a un período de práctica que consistirá en lo siguiente: Realizar como mínimo 8 viajes a Buenos Aires; un viaje al Terminal de José Ignacio; un viaje a Punta del Este; tres viajes redondos a Paysandú (en buques de ultramar o cabotaje) y tres viajes simples a otros puertos del Litoral Oeste. Una vez completados estos viajes los aspirantes estarán en condiciones de dar el examen práctico el cual se efectuará en un buque que partiendo de la Rada de Montevideo tenga como destino puertos del Litoral Oeste.

La Comisión para este examen estará integrada por un Práctico designado por la Corporación, un Práctico elegido por la Oficina de Pilotaje y el señor Jefe de la misma quien la presidirá. En caso de que el Aspirante sea reprobado, la Comisión de Examen establecida por el Artículo 51 fijará otro período de prácticas luego del cual se someterá a un nuevo examen y en caso de ser reprobado nuevamente, será convocado el aspirante que le siguiera en orden de notas en el examen escrito oral.

Artículo 57 – Nota final de examen y orden de mérito para la Zona del Puerto de Montevideo, – La nota final del examen será el promedio entre la nota del "Examen de Conocimientos" y la del Examen de Aptitud para la Maniobra" la que en orden decreciente determinará el Orden de Mérito". En caso de igualdad de calificaciones en la nota final de concurso se dará preferencia al ciudadano natural sobre el ciudadano legal. De persistir la igualdad se llamará a una prueba adicional a criterio de la mesa examinadora.

Artículo 58. – Adjudicación de vacantes. – Finalizado el concurso las vacantes serán adjudicadas de acuerdo al "Orden de Mérito" entre los Prácticos que se hubieren presentado a concurso para "Cambio de Zona" y cumplan con las exigencias del Artículo 70.

El resto de las vacantes serán adjudicadas de acuerdo al "Orden de Mérito" entre el resto de los aspirantes. Los aspirantes aprobados en el concurso y que de acuerdo al orden de mérito no hubieren podido ocupar vacantes por falta de éstas, perderán automáticamente todo derecho a las que se produjeran.

Artículo 59. – Libro de Actas del concurso y notificación del Orden de Mérito. Terminado el concurso, la Comisión labrará el Acta que corresponda en el "Libro de Acta de concurso de aspirantes a

Práctico" que se guardará en la Oficina de Pilotaje y en él se dejará constancia de las calificaciones obtenidas por cada uno de los concursantes y el "Orden de Mérito" final resultante, dándose conocimiento de éste a los aspirantes. Una copia del Acta se elevará al Prefecto Nacional Naval.

Artículo 60. – Aspirantes triunfantes en los concursos. Los candidatos triunfantes en los concursos deberán efectuar los "Viajes de práctica" establecidos en este Reglamento en calidad de "Ayudante de Práctico" bajo el control de un Práctico de la Zona.

Sección III

Prácticos de Navegación y habilitación de los Prácticos

Artículo 61. – Prácticas adicionales bajo vigilancia de, Práctico de Turno para la zona del Puerto de Montevideo. – El Aspirante a Práctico durante un período de cinco meses, embarcará una vez por rueda, maniobrando el buque bajo la vigilancia del Práctico de Turno.

Artículo 62 – Prácticas para la zona del Río Uruguay, Río de la Plata y litoral Marítimo Oceánico. – Para la zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico serán las siguientes:

Prácticas adicionales bajo vigilancia del Práctico de Turno; nueve viajes a Buenos Aires, un viaje a Terminal José Ignacio; un viaje a Punta del Este o de ser posible Zona de alijos; dos viajes simples a Fray Bentos y tres viajes simples a Nueva Palmira.

Artículo 63. – Cobro de honorarios. – Los "Aspirantes a Práctico" con derecho a vacantes, tendrán derecho al cobro de honorarios de acuerdo a lo siguiente: 1) Para la Zona del Puerto de Montevideo, el 50% del Dividendo mensual de acuerdo a lo establecido en el Artículo 127 del presente Reglamento. 2) Para la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico después del examen práctico o en su defecto luego de completado tres meses del período previo de prácticas: el 50% como mínimo de lo percibido por cada uno de los Prácticos que integran el Escalafón en la rueda en que se realiza el viaje de práctica.

Artículo 64. – Reducción del período de prácticas para la zona del Puerto de Montevideo. - Como Vía de excepción, el Jefe de la Oficina de Pilotaje podrá reducir el tiempo del período de prácticas en una cantidad no superior a los dos meses, debiendo incrementar en forma proporcional, la cantidad de embarques a los efectos de mantener la práctica mínima aconsejable.

Artículo 65. – Control de los viajes de práctica. – Los viajes de práctica serán controlados por la Oficina de Pilotaje, la cual proveerá a los Aspirantes de la "Libreta de Ayudante de Práctico", que será firmada por los Capitanes de los buques en que ellos se embarquen y también por los Prácticos bajo cuyo control efectúa,-, los viajes. Estos elevarán además por escrito al Jefe de la Oficina de Pilotaje, cuando éste lo requiera el juicio particular que se hayan formado sobre el "Aspirante a Práctico". La Libreta estará refrendada por el Jefe de la Oficina de Pilotaje.

Artículo 66. – Embarque de Aspirantes a Práctico en buques nacionales. – Todo buque de bandera nacional en sus viajes al Río de la Plata o Río Uruguay, deberá admitir, cuando le sea solicitado por la Prefectura Nacional Naval, un Aspirante a Práctico de cualquier Zona, permitiéndole permanecer en el Puente cuando actúe en la Zona en que aspire a ejercer el pilotaje, corriendo los gastos de manutención por cuenta del interesado.

Artículo 67. – Examen práctico para la zona del Puerto de Montevideo. – El último viaje de práctica tendrá carácter de examen práctico, que consistirá en una maniobra de entrada con atraque y una salida *con* desatraque. Las pruebas serán controladas por el Práctico integrante de la Comisión de Examen nombrado por la Prefectura Nacional Naval y el Práctico Asesor. Aprobadas dichas pruebas, la Prefectura Nacional Naval, otorgará al Aspirante, una habilitación provisoria condicionada al resultado del examen práctico final que aprobado, dará mérito a la expedición del Título definitivo.

Artículo 68. – Título habilitante. – Al Práctico se le entregará por la Autoridad competente, el Título extendido en un Diploma, que *habilitará* para ejercer la profesión en su respectiva zona. Dicho Título será firmado por el señor Comandante en Jefe de la Armada, señor Prefecto Nacional Naval y refrendado por el señor Ministro de Defensa Nacional.

Artículo 69. – Aspirantes a Práctico aprobados. – Los Aspirantes a práctico aprobados, con

derecho a vacante, que hayan cumplido todos los requerimientos para cada zona, podrán ejercer el Practicaje, con la habilitación provisoria otorgada por la Prefectura Nacional Naval, hasta tanto el Poder Ejecutivo expida el Título definitivo a propuesta de la prefectura Nacional Naval de acuerdo al orden de mérito correspondiente.

Sección IV Cambio de Zona

Artículo 70. – Cambios de Zona. – Los prácticos que deseen cambiar de Zona, cumplirán con los requisitos siguientes: a) Los prácticos titulados cualquiera sea la Zona de pilotaje a que pertenezcan podrán presentar su solicitud de cambio de Zona siempre que hayan ejercido el pilotaje en su Zona durante el término de 5 (cinco) años y lo hará antes del 30 de noviembre de cada año.

Deberán realizar una prueba de conocimientos previa a los viajes de práctica sobre el tema "Derrotero de la Zona", de acuerdo al programa vigente. c) La Comisión de Examen establecida en el Artículo 51, otorgará una nota final de examen la que determinará el "Orden de Mérito" entre los Prácticos que concursan por "Cambio de Zona". d) El postulante que no alcance la nota mínima de aprobación establecida en el Artículo 53, será eliminado automáticamente del concurso.

Artículo 71. – Viajes de práctica posteriores al concurso para los Cambios de Zona. – Se deberán realizar los viajes de prácticas siguientes: a) Para la Zona del Puerto de Montevideo, un mes y medio como "Ayudante de Práctico" embarcando por lo menos en uno de los despachos diarios. b) Para la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico, embarcará como "Ayudante de Práctico" realizando los siguientes viajes: 4 (cuatro) a Buenos Aires, 1 (uno) al Terminal de José Ignacio, 1 (uno) a Punta del Este, 2(dos) viajes redondos a Paysandú (en buques de Ultramar o Cabotaje) y 2(dos) viajes simples a puertos del litoral Oeste. c) Luego de estos períodos, el interesado en el Cambio hará las siguientes prácticas dirigiendo un buque bajo la vigilancia del Práctico de Turno: 1) Zona del Puerto de Montevideo embarcando una vez por rueda, entrando en la misma con el último número del escalafón durante un período de 4 (cuatro) meses. 2) Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico: 6 (seis) viajes a Buenos Aires, 1 (uno) al Terminal de José Ignacio, 1 (uno) viaje redondo a Paysandú (en buques de Ultramar o Cabotaje), 1 (uno) simple a Fray Bentos y 2 (dos) viajes simples a Nueva Palmira. El último viaje de práctica, tendrá carácter de examen práctico. Para la zona del Puerto de Montevideo, consistirá en una maniobra de entrada con atraque y una salida con desatraque. Para la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico, el último viaje de práctica a la Zona Común y el último viaje simple a un Puerto del Río Uruguay conformarán este examen. Estas pruebas serán controladas por el Jefe de la Oficina de Pilotaje, el Práctico integrante de la Comisión de Examen designado por la Prefectura Nacional Naval y el Práctico de Turno. Aprobado el examen se le expedirá el Título definitivo.

CAPITULO IV

OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES Y DE LOS AGENTES MARITIMOS

Artículo 72. – Obligaciones. – Son obligaciones de los Capitanes por los que responderán solidariamente sus Armadores o Agentes Marítimos: a) Firmar la libreta y boleta de control del Práctico que efectuó el Pilotaje. El importe pertinente del o de los pilotajes será abonado como máximo, dentro de los 5 (cinco) días hábiles a contar de la presentación de la factura correspondiente. En caso contrario el Armador o Agente omiso será pasible de una sanción que consistirá en la suspensión del servicio de pilotaje por un período igual al plazo de omisión. b) No apartarse de las reglamentaciones locales que el Práctico designado para efectuar el pilotaje le indique. En caso contrario incurrirá en infracción o delito según corresponda de acuerdo con las leyes y disposiciones respectivas. c) Desembarcar los Prácticos en los puntos indicados en este Reglamento. Si éstos no pudieran hacerlo por causa de fuerza mayor, correrán por cuenta de los Armadores o Agentes respectivos los gastos de traslados y manutención. Se deberá abonar además, como viáticos, la cantidad que indique la tarifa por cada día o fracción hasta su regreso a Montevideo, más todos los turnos que el Práctico hubiera perdido. Dichos turnos serán vertidos al "Fondo Común" y computados al Práctico. d) Abonar el importe de las comunicaciones que el

Práctico hiciese en caso de varadura, incendio, colisión, etc. e) Solicitar la designación de los Prácticos que corresponda de acuerdo a lo expresado en el presente Reglamento o a lo indicado en el Tratado del Río de la Plata y Tratado del Río Uruguay. Si el Capitán del buque infringiera estas disposiciones no llevando los Prácticos uruguayos correspondientes, será pasible de una multa del doble del pilotaje sin perjuicio del pago del o de los pilotajes correspondientes a la Corporación del caso. f) Poner al buque a "son de mar" a efectos de facilitar el trabajo del Práctico. g) Todo Capitán está obligado a realizar con su buque las maniobras necesarias a fin de facilitar el embarque del Práctico, especialmente en caso de mal tiempo. En igual forma procederá para su desembarco no moviendo las hélices antes de que la embarcación de Prácticos se encuentre completamente libre del costado. h) Dar cumplimiento a lo establecido en la Regla 17, Capítulo V del Convenio Internacional para la salvaguarda de la vida Humana en el Mar, referente al uso de la Escala de Prácticos, debiéndose colocar ésta entre el primer tercio y el centro de la eslora del buque, cuando su estructura lo permita. i) Cuando la maniobra de entrada o salida a puerto, en su comienzo tenga demora mayor de dos horas, se proporcionará al Práctico de Puerto un camarote.

Artículo 73. – Modo de efectuar el pedido de Prácticos. – Los Armadores, Agentes o Capitanes formularán el pedido de Prácticos ante la Oficina de Pilotaje en forma personal, por empleados reconocidos por la Prefectura Nacional Naval como autorizados para hacer estas gestiones o por "Telex" siempre y cuando éste sea recibido por la Oficina de Pilotaje con una antelación de 15 (quince) minutos a la designación correspondiente: en caso contrario se considerará el pedido como "Imprevisto". Entre las 22.00 horas y las 08.00 horas, los pedidos podrán ser realizados en forma telefónica regularizando antes de las 09.00 horas del día siguiente.

CAPITULO V
PRACTICAJE EN LA ZONA 'DEL PUERTO DE MONTEVIDEO
Sección I
Modo de efectuar la designación de Prácticos

Artículo 74. – Modo de efectuar los .pilotajes. – Los Prácticos pertenecientes a esta Zona efectuarán los pilotajes por "Turno Riguroso" siguiendo el orden de acuerdo a la hora de pedido y a igualdad de hora se designará primero al de mayor Tonelaje Neto. No obstante los Armadores, Agentes o Capitanes podrán elegir, entre los Prácticos del escalafón con las excepciones previstas en este Reglamento y requerir a la referida Oficina su despacho como "Fuera de Turno" o como "Imprevisto de Turno", pero debiendo en estos casos abonar a la Sociedad, en una factura única, el doble de la remuneración resultante como un recargo por el derecho a elección del turno riguroso establecido en este Artículo.

Artículo 75. – Gastos de embarque y desembarque del Práctico. – Los Gastos de la embarcación afectada al traslado de los Prácticos para su embarque y desembarque serán por cuenta del buque

Artículo 76 – Designación de Prácticos. – Se efectuarán diariamente tres designaciones de Prácticos a las siguientes horas: a) Primera designación a las 08.00 horas para Prácticos despachados entre las 09.00 y las 13.59 horas. b) Segunda designación a las 12.30 horas para Prácticos despachados entre las 14.00 y las 18.59 horas. c) Tercera designación a las 18.00 horas para Prácticos despachados entre las 19. 00 y las 08. 59 horas.

Artículo 77. – Manera de efectuar las designaciones de Prácticos. – Las designaciones de Prácticos se efectuarán en la siguiente forma: a) Primera, segunda y tercera designación, a la hora exacta de la designación se pondrán en lista por hora todos los servicios, excepto las guardias que serán colocadas al final de la lista y designadas de acuerdo al Artículo 78. b) Confeccionada la lista, se adjudicarán los embarques a los Prácticos según su número de turno. Al Práctico que deba embarcar dos veces en una misma designación se le adjudicará el embarque que le corresponde y otro compatible con aquél. c) El Práctico que se encuentre embarcado como "imprevisto" a la hora de la designación y le correspondiere embarcar en la misma, quedará atrasado en el turno.

Sección II
Servicio de Guardias, Fuera de Turno y Extraordinarios

Artículo 78. – Servicio de Guardia en los buques. – El Servicio de guardia en los buques se ajustará a las siguientes disposiciones: a) Horario: Las Guardias serán de 8 horas o de 24 horas. Las de 8 horas serán desde las 07.00 horas, hasta las 15.00 horas; desde las 15.00 horas hasta las 23.00 horas y desde las 23.00 horas hasta las 07.00 horas debiéndose nombrar los Prácticos respectivos en la última designación anterior al comienzo de la Guardia, para lo cual una vez confeccionado el despacho se colocarán estas guardias al final de la lista. Los Prácticos a designar se tomarán de la lista de Turno, en el orden correspondiente, Las de 24 horas serán de 09.00 horas a 09.00 horas del día siguiente, debiéndose nombrar los Prácticos respectivos en el despacho de las 08.00 horas corrientes, pendientes de una Lista de Turno para Guardias de 24 horas que llevará la Oficina de Pilotaje. b) Buques que llevan Guardia a bordo: 1) Todo buque que entre en la zona del puerto de Montevideo y que transporte explosivos, inflamables o demás sustancias peligrosas a que refieren el Reglamento Nacional o Internacional en vigencia, corresponde guardia de 24 horas. 2) Todo buque para el que así lo determine la Autoridad Marítima por razones de seguridad. El horario será el que determine la Autoridad. 3) Los buques que fondeen en el Antepuerto con una sola ancla. El horario será de 8 horas o 24 horas según lo determine la Oficina de Pilotaje. 4) En los buques varados, de acuerdo a lo establecido en el inciso c). El horario será de 8 horas o de 24 horas según lo determine la Oficina de Pilotaje. c) A los buques varados sobre los veriles o en el Canal de Acceso al puerto por un período mayor de 5 horas se le mandará relevo de Guardia a partir del período de guardia siguiente, según el horario que se establezca. , d) El Práctico de Guardia efectuará los movimientos que deba realizar el buque en su guardia, correspondiendo por tal concepto remuneración, salvo el caso de movimientos sobre el mismo muro por medio de cabos hasta una distancia de 2 (dos) esloras. En ninguno de ambos casos se le computará otro turno. La guardia finaliza en todos los casos a la salida del buque debiéndose por lo tanto en la designación correspondiente nombrar al Práctico que efectuará la maniobra de salida. e) El Práctico de guardia será designado y deberá presentarse en la Oficina de Pilotaje, 3 (tres) horas después del pedido de despacho del Práctico que deberá entrar el buque a puerto, cuando su destino sea Dársenas y 2 (dos) horas después de aquél despacho cuando su destino sea el Antepuerto. f) En todo buque que entre a Dársenas o Antepuerto que requiera guardia y ésta no haya sido prevista por diferentes circunstancias, el Práctico designado para la maniobra permanecerá a bordo hasta la hora en que se inicie el próximo período de guardia correspondiente, considerándose ésta y las subsiguientes como "imprevistas" hasta la hora de la designación correspondiente. g) En el caso de pedido de entrada de un buque para la madrugada de acuerdo al literal b1) (04.00 horas a 06.00 horas), el Práctico de Guardia será nombrado en la Designación de las 08.00 para entrar en funciones a las 09.00 horas. En éstos casos el Práctico que efectúe la entrada (ya sea de turno o fuera de turno) deberá permanecer a bordo hasta la hora en que se presente el correspondiente Práctico de Guardia. h) En caso de entradas "Imprevistas", las Guardias que pudieran generarse se considerarán también "Imprevistas" hasta la hora de la próxima designación y el Práctico de Guardia será convocado para presentarse a la hora que corresponde según el literal e) de este Artículo. i) El Práctico cuyo último embarque haya sido una Guardia no puede ser nombrado para otra, la cual será efectuada por el que le sigue en orden de Turno, salvo los casos de los Prácticos que se presenten luego de cumplida una licencia o de un permiso. j) El Oficial de la Prefectura que da entrada al buque, revisará la cabina destinada al Práctico a su pedido; si ésta no fuera aceptable de acuerdo a lo que marca el Artículo 18, habiendo abordado otro lugar, se hará saber al Capitán a fin de que efectúe el cambio. El camarote debe ser higienizado todos los días, sábanas, fundas y toallas serán cambiadas para cada relevo. El Práctico entregará al Capitán una copia de este inciso y se encargará de su control. k) En todos los casos, el período de tiempo transcurrido entre la hora de embarco o desembarco de una guardia, con relación a la hora de despacho para cualquier otro embarco no podrá ser inferior a 6 (seis) horas. l) Todo lo establecido en este Artículo se aplica igualmente a los Prácticos que efectúen Guardia

Fuera de Turno. m) Lo establecido en este Artículo se aplicarán en lo que corresponda, cuando la Autoridad Marítima lo considere necesario, para las demás Radas, Antepuerto o Puertos nacionales.

Artículo 79, – Prácticos que efectúan servicios de "fuera de Turno". – Los Prácticos que embarquen Fuera de Turno se ajustarán a lo siguiente:

a) Cuando un Práctico deba embarcar Fuera de Turno podrá hacerlo siempre y cuando el intervalo entre despachos no sea inferior a (seis) horas. Dichos intervalos se comenzarán a contabilizar a partir de la hora de despacho de(Práctico de la Oficina de Pilotaje.

b) El Práctico que por imperio de las disposiciones no pueda embarcar en su turno, será eliminado de éste, perdiendo su respectiva retribución.

c) Los Prácticos podrán optar por embarcar de "turno" o "fuera de turno", debiendo comunicarlo a la Oficina de Pilotaje con 2 (dos) horas de antelación a la hora de designación correspondiente.

d) Una vez que haya optado por una de las dos alternativas, no podrán cambiar su decisión, aunque el embarco que haya elegido no se realizara.

Artículo 80. – Computación de Turno por "Extraordinarios". – Las Corporaciones podrán proponer los turnos por "extraordinarios" de acuerdo a sus reglamentaciones internas, con la aprobación de la Autoridad Marítima.

Artículo 81). – Demoras. – Se incurrirá en demoras en los siguientes casos: a) Cuando la maniobra se inicie después de 2 (dos) horas para todos los movimientos, excepto para el sin efecto en que la derrota se pasará a contar a partir de la tercer hora. b) Cuando la maniobra se interrumpa por causas no imputables al práctico. c) Cuando terminada la maniobra el Práctico sea demorado más de una hora a su regreso a la Oficina de Pilotaje . d) Si la maniobra se inicia en el Antepuerto (buque fondeado) y es necesario sacar vueltas de cadena, se contará como demora el tiempo que implica esta maniobra.

Artículo 82. – Sin efecto. – Se considera "sin efecto", cuando el servicio para el cual un Práctico ha sido despachado no se realice. Es competencia del Agente o Capitán del buque dejar "sin efecto" un servicio. Si el Práctico no ha embarcado, el "sin efecto" será firmado por el Agente en el libro de pedidos; si el Práctico ha embarcado, el "sin efecto", será firmado por el Capitán o Agente en la libreta del Práctico. En ambos casos se dejará constancia de la hora en que se ha producido. De no llenarse este requisito el Práctico permanecerá a la orden hasta cumplido el tiempo especificado en el Artículo 36, haciéndose acreedor a las demoras que hubiera lugar. Dado un "sin efecto" deberá asentarse un nuevo pedido de Práctico, cuando se fije la nueva hora de salida del buque. Se abonarán las demoras correspondientes de acuerdo a lo establecido en el Artículo anterior, la cantidad estipulada por el "sin efecto" y se computará el turno al Práctico.

Sección III

Disposiciones Relativas a Diferentes Casos de Maniobras

Artículo 83.- Asistencia de remolcadores. (modificado por Decreto 554/991

– a) El Práctico del Puerto será asistido por un servicio de remolcadores de acuerdo a sus requerimientos. b) Todo buque superior a 2.500 toneladas de registro neto usará en sus maniobras dos remolcadores de potencia superior a 1.000 H.P. c) Cuando no hayan en servicio remolcadores de potencia superior a 1.000 H.P. y las condiciones climáticas, características del buque y lugar de atraque permitan realizar la maniobra con seguridad, se podrá, según criterio del Práctico actuante, utilizar remolcadores de menor potencia o de menor número de los indicados precedentemente. d) En caso de salida de dársenas una vez enfilado el buque, puede efectuar la navegación sin la asistencia de los remolcadores, los cuales permanecerán a la orden hasta que el Práctico lo disponga. e) Los buques que tengan hélice transversal a proa y/o popa podrán tener a la orden un solo remolcador, quedando a opción del Práctico actuante el empleo de un segundo remolcador cuando las condiciones de seguridad lo requieran.

REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICOS

Artículo 83 se modifica como menciona.-

DECRETO 554/991

Montevideo, 15 de octubre de 1991.-

Visto: la gestión del Comando General de la Armada para que se modifique el Reglamento General de Prácticos aprobado por el Decreto 308/986 de fecha 10 de junio de 1986. Resultando: que de acuerdo al proyecto presentado por la Comisión dispuesta por el artículo 125 del citado Decreto, resulta necesario adecuar las exigencias en cuanto a la cantidad y potencia de los remolcadores que deben asistir a los buques, a las disponibilidades del momento. Atento: a lo dispuesto por el artículo 125 del Decreto 308/986 de fecha 10 de junio de 1986 y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional,
El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°.- Modifícase el Artículo 83 del Reglamento General de Prácticos aprobado por el Decreto 308/986 de fecha 10 de junio de 1986, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 83. ASISTENCIA DE REMOLCADORES.

- a) el Práctico del Puerto será asistido por un servicio de 2 (dos) remolcadores de acuerdo a sus requerimientos, teniendo en cuenta las condiciones climáticas, características del buque y lugar donde ser realizará la maniobra, con seguridad.-
- b) el Práctico actuante podrá de acuerdo con la Autoridad Marítima también modificar el número de remolcadores que lo asistan en mayor o en menor número.-
- c) en caso de salida de dársena una vez enfilado el buque, puede efectuar la navegación sin la asistencia de los remolcadores, los cuales permanecerán a la orden hasta que el Práctico lo disponga.-
- d) los buques que tengan hélice transversal a proa y/o popa podrán tener a la orden un solo remolcador, quedando a opción del Práctico actuante el empleo de un segundo remolcador cuando las condiciones de seguridad lo requieran.-

Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese y archívese.-).

Artículo 84 – Navegación en el Canal. – En los casos de entrada y salida, los Prácticos están obligados a recorrer las boyas del Canal y no podrán embarcar o desembarcar dentro de esa zona. Deberán hacerlo fuera de aquel y entre los pares 3 y 4 como mínimo para aquellos casos en que por el calado del buque pilotado pueda salir de dicho canal.

Artículo 85. – Cambio de fondeadero en el Antepuerto. – Los buques que de acuerdo a lo dispuesto en la presente reglamentación deban maniobrar con Práctico para fondear, no podrán cambiar de fondeadero ni realizar ningún tipo de maniobra de anclas sin la autorización de la Oficina de Pilotaje, la que designará Práctico que les corresponda en cada caso.

Artículo 86. – Maniobras especiales- de atraque. – A criterio de la Autoridad Marítima se procederá a embarcar dos Prácticos en los siguientes casos: a) Cuando un buque de más de cien metros de eslora atraque de popa a muro. b) Cuando de acuerdo a las características especiales del buque y distribución de la carga sobre cubierta, obstruya la visual desde el Puente en forma tal que afecten la seguridad de la maniobra.

Artículo 87. – Modo de arbitrar en los casos que existen diferentes criterios profesionales entre el Practico y el Capitán. – En toda circunstancia que la maniobra a realizar, a juicio del Práctico actuante, implique un riesgo de instalaciones portuarias, ayudas a la navegación, vida humana, al buque que maniobra o cualquier otra embarcación; y existan discrepancias al respecto por parte del Capitán del buque en que se encuentra embarcado, se deberá poner en conocimiento inmediato de la Autoridad Marítima tal situación, quien será en definitiva la encargada de dictaminar al respecto.

Sección IV
Transporte de Prácticos

Artículo 88. – Transporte de Prácticos. – El Servicio de transporte para el embarque y desembarque de Prácticos de todas las zonas será cumplido por embarcaciones apropiadas, acondicionadas al efecto, para lo cual deberán estar autorizadas por la Dirección Registral y de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval.

CAPITULO VI
PRACTICAJE EN LA ZONA DEL RIO URUGUAY, RIO DE LA PLATA Y LITORAL
MARITIMO OCEANICO
Sección I

Número, Habilitación y Designación de Prácticos

Artículo 89. – Número de Prácticos. – El servicio de pilotaje en esta zona será desempeñado por tantos Prácticos como lo especifica el Artículo 43, titulados en las zonas de pilotaje del Río Uruguay, Río. de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico.

Artículo 90. – Ampliación de Título. – (Transitorio). a) El Práctico titulado solamente para el Río de la Plata, será titulado "Práctico de la Zona Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico" b) Los Prácticos titulados en el Río Uruguay y con habilitación en el Río de la plata, serán titulados "Prácticos de la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico".

Artículo 91. – Modo de efectuar el pilotaje. – ' Los Prácticos de esta Zona, efectuarán los pilotajes por "Turno riguroso" según el orden del escalafón. No obstante los Armadores, Agentes o Capitanes podrán elegir entre los Prácticos del escalafón con las excepciones previstas en el Reglamento y requerir a la referida Oficina, su despacho como "fuera de turno". También podrán solicitar Práctico fuera de las horas de despacho, considerándose este caso como "Imprevisto de Turno". En maniobras de puerto en que no haya Práctico de Turno y en los casos de "Imprevistos", se deberá abonar a la Corporación en una factura única, el doble de la remuneración total del servicio, por el derecho a elección del turno riguroso establecido en este Artículo

Artículo 92. – Designación de Prácticos. – Se efectuarán diariamente tres designaciones de Prácticos: a) Primera designación de 08:00 horas para Prácticos despachados entre 09.00 y 13.59 horas b) Segunda designación a las 12.30 horas para Prácticos despachados entre las 14. 00 y 18. 59 horas. c) Tercera designación a las 18. 00 horas para Prácticos despachados entre las 19. 00 y 08. 59 horas. Los días domingos y feriados, sólo existirá la primera y segunda designación, debiéndose en esta última hacerse todos los despachos que queden comprendidos entre las 14. 00 horas y las 08. 59 del día posterior.

Sección II Operaciones

Artículo 93. – Terminación del Pilotaje. – Los Prácticos de esta zona fondearán los buques en la Rada del Puerto de destino g lugar de alijo o arrime dando por terminada su función en dicho lugar, salvo solicitud del Capitán. Se consideran servicios independientes: a) Atraque/desatraque. b) Amarre/desamarre. c) Arrime/desarrime. d) Guardia o permanencia abordó. e) Cualquier otro movimiento. Para estos casos, como remuneración extraordinaria, se aplicará lo que corresponda según la tarifa respectiva.

Artículo 94. – Alijos y complementos de carga en Zona del Río de la Plata, – Para pilotajes en zonas de alijos "A" y "D" complementos de carga y boya petrolera José Ignacio, se cumplirán las normas establecidas en los Artículos que a continuación se expresan.

Artículo 95. – Operaciones para puertos nacionales. – Para alijos o complementos de carga de productos que provengan de/o tengan destino puertos nacionales, se dispone: 1) Para alijos o complementos de carga, los buques en operación llevarán Prácticos de la Zona. 2) Todos los pilotajes para zonas de alijo y/o complemento de carga, comenzarán y finalizarán en la Rada de Montevideo, 3) En caso que el buque alijador y/o alijado, o el buque que efectuó la descarga siga viaje a otros puertos para los que necesita Práctico de la zona, se despachará éste desde la Rada de Montevideo a ese destino. 4) En el caso en que el buque provenga de puertos extranjeros con

destino a puertos argentinos no podrá embarcar Práctico uruguayo en la Rada, debiendo por esto entrar el buque al Puerto de Montevideo.

Artículo 96. – Operaciones para puertos extranjeros. – Las mismas disposiciones indicadas en el Artículo precedente se aplicarán a los buques cuya carga proceda o se destine a puertos de terceras Estados.

Artículo 97. – Operaciones con Puertos Argentinos. – En el caso que un buque entre a puertos nacionales y vaya a realizar alijo o complemento de carga, en las zonas "A" y "D" cuya carga proceda o se destine a puertos argentinos, solo llevará Práctico el buque que haya operado en Puertos nacionales.

Artículo 98. – Operaciones en la Boya Petrolera "José Ignacio". – La Boya Petrolera "José Ignacio", será considerada como puerto a los efectos del pilotaje y será asistida por los Prácticos habilitados en la Zona del Litoral 'Mar(timo Oceánico. Cuando el buque que opere en la boya tenga como próximo destino puertos del Río de la Plata u otros para los que necesita Prácticos de Río, éste será despachado desde la misma boya.

Sección III

Despacho y Tratamiento de Prácticos

Artículo 99. – Número de Prácticos. – Se despacharán dos Prácticos en los siguientes casos: a) Cuando el recorrido en el Río Uruguay exceda los 170 kms. b) Cuando la velocidad del buque en pilotaje en el Río de la Plata sea inferior a los 18.5 kms. por hora (10, nudos). c) En los buques con destino a la Zona Común de la Plata cuyo calado sea como mínimo 26 pies. d) En los buques cuyas dimensiones o características, hagan prever dificultades en el pilotaje, en cuyo caso el Jefe de la Oficina de Pilotaje lo podrá disponer a pedido de la Corporación.

Artículo 100. – Servicios no previstos. – Para los servicios no previstos en este Reglamento se aplicará el "principio de similitud" o en su defecto el Jefe de la Oficina de Pilotaje, resolverá el caso por ser de excepción y la tarifa especial que deba aplicarse.

Artículo 101.– Camarote de Práctico de Río. – Se proveerá al Práctico de esta Zona de un camarote adecuado a su jerarquía y se cumplirá lo dispuesto a estos efectos en el inciso j) del Artículo 78 del presente Reglamento.

Artículo 102.–Práctico "Fuera de Turno". – Se aplicará lo dispuesto en el Artículo 33 del presente Reglamento.

Artículo 103.– Orden de designación.- A la hora de cada designación se nombrarán los Prácticos siguiendo su número creciente en el escalafón, para los buques en orden decreciente de tonelaje y a igualdad de tonelaje, según orden alfabético del nombre del buque. Se considera al Práctico como cumpliendo con su función desde la hora en que es despachado, hasta su regreso a la Oficina de Pilotaje.

Artículo 104. – Forma de hacer el pilotaje cuando van dos Prácticos. – Será por períodos de seis horas que se cuentan a partir de las 00. 00. El Práctico que ocupe el primer lugar en el turno hará la guardia de 06.00/12.00 y 18.00/24.00 horas Las maniobras de entrada o salida la harán los Prácticos de acuerdo al turno que les corresponda. No se hará cambio de turno durante la realización de la maniobra.

Artículo 105. – Forma de despachar al Práctico "Fuera de Turno". – a) El Práctico "Fuera de Turno" deberá embarcar como de turno hasta el despacho de las 18.00 horas del día anterior a su posible despacho como "Fuera de Turno". b) El Práctico "Fuera de Turno" que haya sido despachado como tal y se le pase el turno, quedará segunda de turno al despacho de las 08.00 del día siguiente a su finalización de pilotaje, debiendo en este caso efectuar su turno atrasado antes de efectuar otro pilotaje "Fuera de Turno". En caso de no haberle pasado el turno, se reintegrará al escalafón, en el sobreentendido que no ocupará en ningún caso el primer lugar en el turno.

Artículo 106. – Definición de demora. – a) Demora de pilotaje, es el extraordinario que se cobra por cada ocho horas o fracción que excedan la franquicia establecida para dicho pilotaje. b) Demora en puerto, es el extraordinario que se cobra por cada hora o fracción que exceda la franquicia establecida para el practicaaje en dicho puerto.

Artículo 107. – Franquicias para pilotaje. – Son los tiempos que se emplean en hacer pilotajes normales entre puertos a partir de la hora de despacho hasta la hora de retorno a la Oficina de Pilotaje.

Artículo 108. – Turno para los Prácticos "Fuera de Turno". –

Cuando por autorización del Jefe de la Oficina de Pilotaje no embarquen los Prácticos de turno, los Prácticos "Fuera de Turno" ganarán el turno y las boletas se liquidarán como si los Prácticos de Turno hubieran estado presentes.

Artículo 109. – Descanso para los Prácticos de Río. – El Práctico tendrá derecho a gozar de hasta seis horas continuadas de descanso en el buque que está piloteando, cuando su servicio específico haya sido prestado ininterrumpidamente por un período de ocho horas. Cuando hubiera una interrupción mayor de tres horas, las ocho horas se contarán a partir de la reiniciación del servicio.-

Artículo 110. – Servicios de fondeo en el Río. – El fondeo en la Zona Común de Rada de la Plata, donde convergen a fondear buques con destino al Puerto de Buenos Aires, Río Paraná, Estacionario de Recalada, Puerto de la Plata y alijadores, es un servicio independiente del pilotaje y como tal debe ser considerado en el "tratamiento tarifario.

Capítulo VII

DE LAS TARIFAS DE PRACTICAJE, FONDO COMUN Y HONORARIOS DE LOS PRACTICOS

Sección I

Elementos Determinantes de las Tarifas

Artículo 111. – Disposiciones generales sobre tarifas. – Las tarifas a que se refiere el presente Reglamento, se aplicarán sobre el "Coeficiente Fiscal" para todo tipo de buques. Dicho "Coeficiente Fiscal" se calculará según los datos proporcionados por la última edición del Registro de Buques, editado por el "Lloyd's". Cuando la bonificación por servicios comunes en las distintas zonas sólo estén tarifadas en una de ellas, el beneficio es extensivo a todas las zonas.

Artículo 112. – Tarifa básica. – Las tarifas básicas para las distintas zonas serán: a) Zona del Puerto de Montevideo; lo establecido en función de la "suma fija" más los adicionales por Unidad Fiscal en cada movimiento. b) Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico; lo establecido en función de la "suma fija" para cada Practicaje, más los adicionales resultantes de la multiplicación del valor de la Unidad Fiscal por el coeficiente fiscal del buque.

Artículo 113. – Movimientos. – Todo servicio realizado por Prácticos abonará la tarifa básica más los extraordinarios correspondientes. El movimiento de un buque en la línea recta sobre el mismo muro por medio de cabos en las condiciones que establece el Artículo 25 ítem d) 3), se podrán realizar sin Práctico, pero si éste fuera solicitado, se abonará el valor del pilotaje de acuerdo a lo estipulado en la tarifa básica.

Artículo 114. – Sistema tarifario y de servicios. – Los sistemas de tarifas para todas las zonas se regirán por lo siguiente: se designa "Coeficiente Fiscal" a la cifra que resulta de las siguientes operaciones: se multiplica la eslora por la manga y el puntal y se divide por 800. Si no hubiera decimales, el coeficiente fiscal estará representado por un número de unidades iguales al número obtenido. Si en la cantidad resultante hubiera decimales, estos se suprimen y se aumentará en una "unidad". El número que resulte representar y las unidades que correspondan al coeficiente fiscal del buque. Las dimensiones expresadas anteriormente se basan en el sistema métrico decimal y se obtiene: "eslora" es la eslora mayor del buque; "manga" es la manga mayor del buque y "puntal" es el puntal mayor del buque. El mínimo de unidades computables será de 8 (ocho) .

Artículo 115. – Buques de las Armadas Nacional o Extranjera. – Los buques de las Armadas Nacional y Extranjeras, abonarán a los Prácticos, por sus pilotajes, el 50 % de la factura total resultante de la aplicación de la tarifa.

Artículo 116. – Recaudaciones. – Del total de las recaudaciones obtenidas por concepto de tarifas de pilotajes, se destinará el 10% (diez por ciento) a la Prefectura Nacional Naval, a ser empleado en equipos, instalaciones o mejoramiento de ayudas a la navegación para atender el

Control de Tráfico Marítimo y el Servicio de Pilotaje. El 90 % (noventa por ciento) restante constituirá el fondo común de cada una de las Corporaciones de Prácticos del cual se destinará un porcentaje a los gastos de administración de las respectivas Corporaciones y el saldo restante a la distribución de honorarios de sus integrantes. La recaudación de la tarifa de pilotaje se hará de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 126 del presente Reglamento, debiendo las respectivas Corporaciones verter directamente a la Prefectura Nacional Naval, el 10% (diez por ciento) del total de lo recaudado. La Prefectura Nacional Naval, adoptará las disposiciones necesarias para el contralor de las liquidaciones y vertimientos correspondientes.

Artículo 117. – Fondo complementario de Previsión Social. – Las Corporaciones estarán autorizadas a crear en su oportunidad, de acuerdo a la Ley N° 15.611 (Decreto-Ley del 20/VIII/84) en vigencia, un "fondo complementario de Previsión Social".

Sección II Tarifas y Ajustes de Tarifas

Artículo 118. – Servicio que se tarifican de la Zona del Puerto de Montevideo. – La tarifa de la Zona del Puerto de Montevideo será la siguiente: 1) Tarifa básica buques cargueros y de pasaje; a) Suma fija . b) Adicionales por Unidad Fiscal: (1) a y de Antepuerto (2) a y de Dársenas (3) a y de Dique Rivera o Boyas (4) a y de Diques o Varaderos 2) Tarifa básica petroleros, gaseros o con inflamables o explosivos: a) suma fija b) Adicionales por Unidad Fiscal: (1) a y de Antepuerto (2) a y de Dársenas (3) a y de Dique Rivera o Boyas (4) a y de Diques o Varaderos 3) Tarifa básica "Guardias" (cada 8 horas o fracción) : a) Suma fija b) Adicionales por Unidad Fiscal (4) Las tarifas mencionadas en los numerales 1, 2 y 3 se regularán de acuerdo a lo establecido en el Artículo 124. 5) Extraordinarios, Recargos: a) Demora por hora o fracción (incluyendo feriados si corresponde) . (s/tarifa básica) 20%; b) sin efecto (tarifa) (s/tarifa básica) 50%; c) Tendido de Anclas (s/tarifa básica) 25%; d) Falta de comodidad en las guardias (s/tarifa básica) 25 %; e) Feriado; incluyendo lunes y martes de semana de carnaval y jueves y viernes de semana de turismo (s/tarifa básica) 50 %; f) Nocturno; servicio prestado total o parcialmente entre las 19.00 y 07.00 horas (s/tarifa básica) 30%; g) Maniobras que impliquen cambio de la banda normal de atraque excepto cuando esto fuera solicitado por el Práctico actuante, (s/tarifa básica) 25 % ; h) Buques con más de 30 pies de calado (s/tarifa básica) 25 % ; i) Cambios: Maniobras que impliquen cambio de lugar en el Puerto: Entre muros o diques (s/factura total) 50%; Desde o hacia fondeadero (s/factura total) 25 % ; j) A remolque o remolcando (AP y Dársenas) (s/factura total) 50 % ; k) A remolque o remolcando (Canal de acceso y Rada) buques de menos de 3.000 TRN (s/factura total) 50%; buques de más de 3.000 TRN (s/factura total) 100%; l) Atraques o desatraques sin remolcadores autorizados por PNN (s/factura total) 100 %; m) Fuera de turno (s/factura total) 100 %; n) Imprevistos: Cuando medien menos de tres horas entre la del pedido y la del despacho (s/factura total) 100 %. Cuando medien más de tres horas entre la del pedido y la del despacho (s/factura total) 50%; o) Los buques que se encuentren comprendidos entre los literales c) y h) inclusive, llevará: el recargo correspondiente hasta un máximo de dos conceptos de recargo en cada factura. p) Otras faenas o maniobras no contempladas en el presente Reglamento, que a solicitud de las Corporaciones de Prácticos o a criterio del señor Jefe de la Oficina de Pilotaje, puedan considerarse extraordinarios, serán tarifadas por el mismo.

Artículo 119. – Tarifa correspondiente cuando embarque más de un Práctico. – Cuando por razones reglamentarias o de seguridad se despache más de un Práctico para un mismo buque se deberán facturar cada uno de ellos por separado, de acuerdo a la tarifa correspondiente.

Artículo 120. – Prueba de máquinas y compensación de compás en Rada. – Los buques que soliciten Práctico de Puerto para efectuar "prueba de máquinas o compensación de compás" se regirán por lo siguiente: a) El Práctico despachado deberá realizar todos los movimientos que las circunstancias requieran como ser: salida, prueba de máquinas o compensación de compás en Rada y entrada a Puerto si la misma se efectúa a continuación de la prueba o compensación. b) A los efectos de la facturación se cobrará : 1) Lo dispuesto por concepto de salida, de acuerdo a! Movimiento realizado, con las demoras que correspondan. 2) Lo dispuesto por concepto de entrada,

de acuerdo al movimiento realizado, con la, demoras que corresponda. 3) Las franquicias correspondientes se comenzarán a contar de acuerdo a lo siguiente: para la salida: á partir de una hora de la del despacho. Para la entrada: a partir de la hora de finalización de la prueba o compensación. 4) Por concepto de "prueba de máquinas" o "Compensación de compás" se facturará el equivalente a un movimiento de "Rada a Antepuerto", siempre y cuando la prueba o compensación tenga una duración de hasta 2 (dos) horas. En caso de que la maniobra exceda este período de tiempo, se cobrará por hora o fracción lo equivalente a lo establecido por concepto de demoras tomadas en base al movimiento Rada/Antepuerto. 5) Cuando se desista de efectuar la maniobra, se cobrará el "sin efecto" sobre las maniobras solicitadas que no se efectúan, cobrándose además las realizadas y las que deban realizarse para dejar el buque en la posición que el Armador, Agente o Capitán soliciten. c) En caso de que se solicite realizar una maniobra a continuación de la "prueba" o "compensación", que no figure en el pedido de Práctico original y que no esté comprendida en el punto 5) anterior, ésta será efectuada por el Práctico despachado, pero a los efectos del despacho, turno y facturación se considerará "Imprevisto" y se actuará como tal.

Artículo 121. – Servicios que se tarifican en la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico. – Los Servicios sobre los que se tarificará en esta Zona son los siguientes: 1) Pilotajes: a) Montevideo a Buenos Aires o La Plata. Franquicias. 30 horas. b) Montevideo a Colonia, Juan Lacaze, Piriápolis, Punta del Este o Boya José Ignacio. Franquicias: 24 horas. c) Montevideo a limpieza de tanques o prueba de máquinas (ida y vuelta). Franquicias: 24 horas. d) Montevideo a Isla de Flores o Zona de Alijos "A". Franquicias: 24 horas. e) Montevideo a Zona de Alijos "D". Franquicias: 24 horas. f) Montevideo a Nueva Palmira o viceversa (dos Prácticos). Franquicias: 30 horas. g) Montevideo a Fray Bentos o viceversa (dos Prácticos). Franquicias: 36 horas. h) Montevideo a Paysandú o viceversa (dos Prácticos). Franquicias: 42 horas. i) Entre puertos del Litoral Oeste: Se cobrará la suma fija mayor del puerto en que se inicie o finalice la navegación. Franquicias: Será la del puerto más lejano en que se inicie o finalice la navegación. j) Puertos del Litoral Oeste a Buenos Aires o La Plata: Se cobrará la suma fija del Puerto en donde se inicie la navegación. (Desde el Puerto de Fray Bentos o Paysandú irán dos Prácticos). Franquicias: Será la del Puerto donde se inicie la navegación. 2) Atraques o arrimes para la Zona del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico. Tarifa básica: se cobrará la dispuesto por este concepto en las tarifas del Puerto de Montevideo. Franquicias de pilotaje: no hay. Se cobrará una suma determinada por cada ocho horas o fracción desde la hora del despacho hasta el regreso del Práctico a la Oficina de Pilotaje. 3) Retribuciones extraordinarias. a) Demoras en puerto: I) En Montevideo corresponde un extraordinario por demora cuando el tiempo entre el despacho y el paso por la Boya Eje supere las tres horas. De Boya Eje a la Oficina de Pilotaje, la tolerancia será de dos horas. II) Cuando el Práctico arribe piloteando a puertos del río y deba fondear el buque en Rada esperando el atraque, corresponde un extraordinario por demora de puerto cuando el tiempo entre el fondeo y la iniciación de la maniobra supere las dos horas. III) Cuando el Práctico arribe a puertos del Litoral por vía terrestre para realizar una maniobra de salida o cambio corresponde un extraordinario por demora cuando el tiempo entre la llegada del medio de locomoción y la iniciación de la maniobra supere las dos horas. IV) Cuando el Práctico arribe a Puertos del Litoral por vía terrestre para .realizar una maniobra de atraque, pasadas las seis horas entre la llegada del medio de locomoción y la iniciación de la maniobra, corresponde una demora de Puerto por cada hora o fracción hasta la iniciación de la misma. b) Demoras de pilotaje pasadas las franquicias: Se cobrará una suma fija por cada ocho horas o fracción que pase las franquicias dispuestas para cada zona y destino. c) Feriados: Se cobrará el 50 % de la tarifa básica por cada feriado o fracción a contar desde la hora de despacho hasta el regreso a la Oficina de Pilotaje. En los feriados se incluyen lunes y martes de Carnaval y jueves y viernes de semana de turismo. d) Inflamables: Se cobrará el 10% de la tarifa básica para todo buque que esté sin desgasificar o conduzca inflamables de las categorías "A" o "B" del Reglamento de Explosivos e inflamables. e) Guardias: Se cobrará una "guardia" por cada ocho horas o tracción cuando el buque esté alijando, limpiando tanques, contenga inflamables o siempre que la autoridad Marítima lo estime conveniente. El valor de esta "Guardia" será igual a lo dispuesto en la tarifa del Puerto de Montevideo. f) Imprevisto: Por pedido de imprevisto se procederá de la siguiente manera: 1) Si el pedido de embarque es dentro de las tres

horas siguientes, se pagará el 100% del total de la factura. II) Si el pedido de embarque es posterior a las tres horas se abonará el 50 % de la factura total. g) Sin Efecto: Por cada "Sin efecto" se cobrará el 50 % de la tarifa básica. h) Sin Camarote: Cuando no se le proporcione al Práctico un camarote de acuerdo a lo establecido en el Artículo 18 c al inciso J) del Artículo 78 se cobrará el 10% de la tarifa básica. i) Sin máquina o a remolque en pilotajes: Se cobrará el 50 % de la Tarifa Básica. j) Valor de los extraordinarios en las maniobras de Puesto: Se cobrará lo dispuesto por este concepto en las tarifas del puerto de Montevideo. k) Sobre calado en el Río Uruguay: Se cobrará una suma fija por cada pulgada o fracción que pase lo; siguientes calados: Nueva Palmira: 21'00, Fray Bentos: 17'00, Paysandú: 11'00. l) Horas inhábiles. En servicios efectuados en horas inhábiles (19.00 a 07.00) se cobrará el 30% de la Tarifa Básica. Los extraordinarios serán cobrados, cuando corresponda, por cada Práctico que esté al servicio del buque.

Artículo 122. – Terminal Marítimo de José Ignacio: "Boya Petrolera". – Los servicios sobre los que se tarificará en esta Zona son los siguientes: a) Pilotaje. b) Amarre, desamarre y Guardias cada ocho horas, sujetos a las tarifas del Puerto de Montevideo.

Artículo 123. – Viáticos y traslados. – Los viáticos y traslados se regularán por las siguientes disposiciones: a) Cuando los pilotajes finalicen en puertos argentinos se facturará el valor del pasaje de retorno y además una cantidad por concepto de viático, que se determinará por acuerdo entre las Corporaciones de Prácticos y el Centro de Navegación Transatlántica, refrendado por la Oficina de Pilotaje. b) Para puertos del Litoral Oeste se procederá de acuerdo al inciso a). Para otros puertos, será de cargo de la Agencia Marítima. c) Cuando se factura en los pilotajes, gastos por concepto de viático". o traslados, éstos estarán exentos del descuento dispuesto en el Artículo 116 del presente Reglamenta.

Artículo 124. – Modificaciones tarifarias. – Las modificaciones tarifarias se regularán por las disposiciones siguientes: 1) Los valores de las tarifas de practica se ajustarán tomando en consideración las variaciones ocurridas en los siguientes ítems: i) Índice General de Precios al Consumo, publicado por la Dirección General de Estadística y Censos. 2) Sueldos y Jornales de los Funcionarios Públicos. Considerando los aumentos generales autorizados por el Poder Ejecutivo. 3) Valor de la Divisa Norteamericana. Considerando el promedio Comprador - Vendedor fijado por la mesa de Cambios del Banco Central del Uruguay. II) A efectos de obtener el porcentaje de ajuste, dichas variaciones serán ponderadas por medio de la siguiente fórmula paramétrica:

$$PA; = (0.35 P1 - 1) \times (0.35 S1 - 1) \times (0.30 D1 - 1)$$

P2

S2

D2

PA: ~ Porcentaje de ajuste a aplicar a las tarifas vigentes.-.

P1 := Valor del "Índice General de Precios al Consumo" a la fecha del cálculo de la última tarifa.

P2 = Valor del "Índice General de Precios al Consumo" a la fecha de ajuste.

S1 = Sueldos y jornales de los Funcionarios Públicos a la fecha de cálculo de la última tarifa.

S2 = Sueldos y Jornales de los Funcionarios Públicos a la fecha de ajuste.

D1= Valor de la divisa norteamericana a la fecha del cálculo de la última tarifa.

D2 = Valor de la divisa norteamericana a la fecha de ajuste.

MODIFICADO POR DECRETO 250/001 DE 03/07/2001.-

III) Los valores de las tarifas de practica se ajustarán cada cuatro meses a contar el 30 de noviembre de cada año, aplicando la fórmula paramétrica y entrando en vigencia el día 1º de enero siguiente y así sucesivamente. La aprobación pertinente será efectuada en cada oportunidad por el Prefecto Nacional Naval.

"Se modifica el numeral III) del artículo 124 del Reglamento General de Prácticos (Dto. 308/986)

III) Los valores de las tarifas de practica se ajustarán cada seis meses a contar desde el 1ro. de enero de cada año, aplicando la fórmula paramétrica establecida en los numerales I) y II) del presente. La aprobación pertinente será efectuada en cada oportunidad por el Prefecto Nacional Naval.- PUBLICADO EN D.O. N° 25.798 DE 06/07/2001.-

Artículo 125. – Modificaciones al Reglamento, Tarifas y Votación.

– a) **Modificaciones Reglamentarias.** Las modificaciones a este Reglamento serán proyectadas por una Comisión integrada por el Jefe de la Oficina de Pilotaje, que la presidirá, el Prefecto del Puerto de Montevideo, un Delegado del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, un Representante del Centro de Navegación Transatlántica y un Práctico de cada Zona. La Comisión será citada por la Prefectura Nacional Naval o a pedido escrito de cualquiera de las partes integrantes. Las modificaciones proyectadas serán elevadas por intermedio de la Prefectura Nacional Naval para consideración y aprobación del Poder Ejecutivo. De no mediar citación de la Comisión establecida se reunirá una vez por año, fijándose como fecha a tales efectos la segunda quincena del mes de noviembre. En dicha reunión se tratarán todas las sugerencias que las partes allí representadas planteen para el mejoramiento del servicio. b) Modificaciones de tarifas. Las modificaciones tarifarias que no estén contempladas en vistos en el Artículo 126 por no haber efectuado o realizado uno o más turnos, deberán igualmente dar cumplimiento a en las obligaciones.

Artículo 2º – Comuníquese, publíquese y archívese. SANGUINETTI. – Juan Vicente Chiarino. – Jorge Sanguinetti.

