

Decreto 183/994

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Apruébase el Reglamento de Operaciones Portuarias y Capitanía de Puerto. (publicado 11/5/94)

Montevideo, 28 de abril de 1994.

Visto: Lo dispuesto en la ley 16.246 de 8 de abril de 1992, Ley de Puertos y en su reglamento, decreto 412/992 de 1° de setiembre de 1992, en especial, su Artículo 17.

Resultando: que la Administración Nacional de Puertos (ANP) tras el estudio e informe de la Comisión Técnica Mixta MTOP/ANP, creada al efecto y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley de Puertos, remitió el preceptivo informe de asesoramiento al Poder Ejecutivo, en materia de la reglamentación de Operaciones Portuarias y Capitanía de Puerto.

Considerando: I) Que la citada Ley de Puertos, declara en su artículo 1° que “la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país”;

II) Que en el artículo 7° se establece que “Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política portuaria y el control de su ejecución”;

III) Que el artículo 9° inc. 1 establece que “la prestación de los servicios Portuarios en el Puerto de Montevideo por parte de empresas privadas, se ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación” y en su inciso 3 que “las empresas privadas que cumplan servicios portuarios, estarán sujetas a las normas de organización y funcionamiento del puerto y actuarán en un todo conforme a las disposiciones de su Capitanía”;

IV) Que el artículo 21 establece en relación con los aspectos operativos de la labor portuaria, en lo que refiere al movimiento de cargas, que “los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo las normas organizativas de dichos puertos y las específicas a tales actividades que se estipulan en la presente Ley y su reglamentación”;

V) Que la ley 16.246, en sus artículos 15 a 18, crea la Capitanía del Puerto de Montevideo, Autoridad coordinadora de todas las actividades de dicho Puerto, como órgano desconcentrado de la administración Nacional de Puertos con autonomía funcional. Por otra parte, de acuerdo al artículo 20, se dispone que el Poder Ejecutivo determinará, para los demás puertos comerciales estatales, quién ejercerá las funciones de Capitán de Puerto, con los mismos cometidos y facultades que en Montevideo;

VI) Que en el artículo 3° del decreto 412/992 de 1° de setiembre de 1992, reglamentario de la Ley de Puertos, en cumplimiento del mandato legal en ella contenido, el Poder Ejecutivo fijó como objetivos de la política portuaria en los literales A), B) y C), el fomento de la economía nacional, mediante la prestación de los servicios portuarios con la máxima productividad eficiencia y calidad; el logro de la mejor disposición económica y estratégica de los medios destinados al desarrollo de los puertos y la búsqueda de una mejor posición de los puertos uruguayos:

VII) Que en el artículo 4°, literal 1) del citado decreto 412/992, se establece como uno de los instrumentos para alcanzar los objetivos fijados, el de “Instrumentar y aplicar la normativa complementaria de la ley 16.246 y su reglamentación, con la máxima sencillez y claridad, para hacer efectivos los principios que inspiran la reforma portuaria, adecuar las estructuras del Estado y sus Entes y Organismos competentes en la materia y establecer con la mayor prontitud el marco empresarial en el que se desarrolle la actividad, en los términos de libertad de mercado y seguridad del consumidos, de acuerdo con la Constitución y la Ley”;

VIII) Que en el artículo 1°, inciso 2° del Decreto citado, se establece el acto de directiva de que “Toda entidad pública o privada actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias, deberá ajustar las condiciones de prestación de sus servicios a la consecuencia de ese mandato legal” en referencia a “La prestación de los servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país”;

IX) Que asimismo en el inciso 4° del artículo 1° del decreto 412/992, se establece como uno de los principios fundamentales la “Obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución de los servicios (artículo 9° y 16° de la ley 16.246)”;

X) Que lo anterior implica la necesaria coordinación en la prestación de los servicios por parte de los distintos Organismos Públicos intervinientes, para lograr la “racionalización en la realización de todas las operaciones” a que se refiere el literal C) del citado artículo 16 de la Ley de Puertos, función ésta que se comete a la Capitanía de Puerto, así como el acatamiento de las normas de organización y funcionamiento del puerto (artículo 72 de la constitución) por parte de las empresas privadas;

XI) Que en los artículos 70 y siguientes del decreto 412/992, se estableció con carácter general, el marco de organización y funcionamiento de la capitanía del Puerto de Montevideo;

XII) Que, considerando la componente exterior de la actividad portuaria, es necesario el establecimiento de reglas claras y definidas como las existentes en la generalidad de los sistemas portuarios del mundo, que sirvan de orientación sobre las condiciones de prestación de los servicios portuarios en el Uruguay, a quienes con éstos se relacionan, como transportistas operadores, cargadores, inversores u otros agentes involucrados;

XIII) Que, independientemente del mandato explícito de las normas, resulta necesario como medida de buena administración el establecer, dentro de un nuevo contexto legal como el ahora vigente, un marco concreto de aplicación de dichas normas, pero capaz de convivir con la dinámica de la actuación diaria del transporte marítimo y fluvial. El anterior requerimiento se ha de traducir en un texto reglamentario que, constituyendo un todo único, preciso y ordenado, dentro de esa unidad y especificidad, brinde la versatilidad y capacidad de adaptación a los diferentes escenarios prestacionales, que tan necesarias son para asegurar su perduración y la fidelidad a las líneas de política portuaria que han venido rigiendo la reforma de los puertos nacionales;

XIV) Que en base a lo anterior, el presente texto constituye un primer acercamiento a las cuestiones específicas relacionadas con las reglas de prestación de los servicios portuarios y su racionalización y Coordinación, de forma que, tras un período prudencial de aplicación, el Poder Ejecutivo esté en condiciones de considerar determinados aspectos puntuales que pudieran afectar a la eficiencia y adecuación al fin que con el reglamento se persiguen. Por tanto este Reglamento constituye un medio instrumental perfectible, inicialmente idóneo para actuar en el nuevo contexto portuario.

Atento: a lo establecido en artículo 168, numeral 4 de la Constitución de la República y en la ley 16.246 de 8 de abril de 1992,

El Presidente de la República

DECRETA

Artículo 1°. – Apruébase el Reglamento de Operaciones Portuarias y Capitanía de Puerto, el que quedará redactado según el siguiente texto:

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS Y CAPITANÍA DE PUERTO

C A P Í T U L O I

INFORMACIÓN GENERAL Y DEFINICIONES

ARTICULO 1°. – (Objeto). . En el presente reglamento se desarrolla el marco de las competencias específicas del Capitán de Puerto, así como los procedimientos de operaciones a ser adoptados por las personas físicas o jurídicas que operan en los puertos uruguayos y los buques que recalán en los mismos o usan sus canales de acceso.

Los contenidos y especificaciones referentes a la prestación de los servicios, establecidos en el decreto 57/994 Régimen General de los Servicios Portuarios Para Puertos Estatales Comerciales de Ultramar de la República, formarán parte integrante del presente Reglamento de Operaciones Portuarias y primarán sobre cualquier otra disposición del mismo o inferior rango, en lo que a la prestación de los servicios portuarios se refiere. Al necesitar el

Régimen citado de una aplicación escalonada en el tiempo, se dictan en este reglamento las disposiciones necesarias para el funcionamiento del sistema portuario en los períodos de ínterin y futuro.

ART. 2º. – (Nomenclatura abreviada) – Las nomenclaturas abreviadas que aparecen en el presente reglamento corresponden, en orden alfabético, a:

ANP Administración Nacional de Puertos. Deben entenderse hechas a ella cuantas referencias se contienen a la Administración Portuaria, en el Puerto de Montevideo y demás puertos asignados a su administración por el Poder Ejecutivo.

ANSE Administración Nacional de los Servicios de Estiba.

DNA Dirección Nacional de Aduanas. Deben entenderse hechas a ella, las referencias de este reglamento a “la Aduana”.

MGAP Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

MI Ministerio del Interior.

MSP Ministerio de Salud Pública.

MTOP Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

MTSS Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

PNN Prefectura Nacional Naval. Deben entenderse hechas a ellas las referencias de carácter general de este reglamento y a las Unidades que corresponde de la Prefectura, las de carácter particular.

ART. 3º - (Agente). – “Agente”, “Agente Marítimo” o “Agente del Buque” es la persona física o jurídica que representa los intereses del armador ante la Administración Portuaria, aceptando en nombre de aquél los derechos y obligaciones que le corresponden.

Tiene a su cargo todos los trámites relacionados con la escala del buque, en nombre del armador.

ART. 4º - (Administración Nacional de Puertos ANP). – La administración Nacional de Puertos es un Servicio Descentralizado del Estado (Artículos 185 y 186 de la Constitución de la República).

Sus cometidos están fijados por la Ley Orgánica de la ANP del 21 de julio de 1916 y las normas en que ella se desarrolla, en lo que no se opongan a la vigente Ley de Puertos; la ley 16.246 de 8 de abril de 1992 “Ley de Puertos”, su reglamentación y normas de desarrollo.

Todas las referencias de este reglamento a la Administración Portuaria, deben entenderse hechas a la ANP, en el puerto de Montevideo y en los demás puertos a ella encomendados por el Poder Ejecutivo.

ART. 5º - (Administración Nacional de los Servicios de Estiba-ANSE). – La Administración Nacional de los Servicios de Estiba es una Persona de Derecho público no Estatal, creada y organizada por el Decreto Ley especial 6 de 14 de marzo de 1983.

Sus competencias y marco organizativo se modificaron por la ley 16.246.

ART. 6º - (Armador). – Se entiende como tal a quien ejerce la explotación y la navegación de un buque por cuenta y riesgo propios. No necesariamente ha de ser propietario de la embarcación, resultando suficiente la existencia d un contrato específico con el propietario, que le permita disponer de la unidad y ejercer el derecho de operarla.

ART. 7º - (Apilamiento). – Se entiende como tal la estiba correcta de contenedores uno encima del otro, de acuerdo a su longitud y normas de seguridad del puerto.

ART. 8º - (Buque) – A los efectos del presente reglamento es cualquier barco, barcaza, barcasas seabee y lash, remolcador, gabarra balsa, almadía, plataforma y otro artefacto flotante, destinado a navegar y susceptible de transportar cosas y/o personas.

Todas las referencias de este reglamento a “buque” o “buques”, incluirán, sin excepción, a su dueño, armador, charteador y/o agente, en cuanto corresponda.

ART. 9º - (Buque en línea). – Es aquél que navega bajo un programa determinado y cíclico de escalas, operado por una empresa transportista que mantiene un servicio regular desde o hacia cualquier puerto uruguayo.

ART. 10° . (Buques de Ultramar). – También llamados “Buques comprometidos en el comercio exterior y el tráfico internacional”, son los buques, generalmente de navegación marítima, privados o públicos, empleados por cualquier servicio marítimo para travesía o misión, comercial o no comercial, de naturaleza pública o privada, distinta del cabotaje nacional.

ART. 11° - (Capitán de Puerto). – Es la autoridad coordinadora de todas las actividades que se desarrollan en el puerto (artículo 15 de la ley 16.246).

Constituye un órgano desconcentrado de la Administración Portuaria, con autonomía funcional.

En base a lo anterior y a lo dispuesto en el artículo 72 del decreto 412/992, las referencias a la Autoridad Portuaria, en este reglamento, se entenderán hechas, en cuanto a sus aspectos funcionales, a la autoridad coordinadora de las actividades portuarias, es decir, el Capitán de Puerto o quien haga sus veces, en el Puerto de Montevideo y los puertos encomendados la ANP, sin perjuicio de su dependencia jerárquica de la misma.

El marco general de competencias y organización del Capitán de Puerto será el establecido en los artículos 15 al 19 de la ley 16.246 y artículos 70 al 76 del decreto 412/992 de 1° de setiembre de 1992.

El marco específico, en lo que se refiere a operativa y actividades portuarias, se establece en el presente reglamento y en el correspondiente a la Relación del Puerto Libre con los Organos de Control del Estado.

ART. 12° - (Carga de Cabotaje Nacional). – Es la mercadería nacional o nacionalizada, movilizada por un solo medio o combinaciones de medios acuáticos de transporte, entre puertos o terminales marítimas o fluviales de Uruguay.

La operación con esta carga se conoce con el nombre de “removido”.

ART. 13° - (Carga a Embarcar). – Es la recibida en el puerto, para cargar en un buque como embarque para un puerto de destino exterior al país.

Las operaciones de carga de cabotaje internacional, están incluidas en este ítem.

ART. 14° - (Cargados). – A los efectos del presente Reglamento, se entiende como tal al propietario de la carga o a quienes tuvieren un mandato sobre ella.

ART. 15° - (Carga a Desembarcar). – Es la recibida de un buque en el puerto, procedente de un puerto extranjero, para ser introducida al territorio aduanero nacional.

Las operaciones de descarga de cabotaje internacional están incluidas en este ítem.

ART. 16° - (Carga de tránsito). – Es la que llega a un puerto, como escala intermedia entre su origen y su destino final. Puede ser nacional o internacional.

ART. 17° - (Carga o Descarga). – Se define como tal el servicio de subida o bajada de la mercadería, entre cualquier lugar en la tierra y cualquier medio de transporte por agua, aéreo o terrestre o bien entre dos de ellos.

La “carga o descarga” no incluye la operación en el buque, estiba y desestiba o consolidado y desconsolidado y desconsolidado de contenedores, que asimismo se definen en este reglamento.

ART. 18° - (Compañía de estiba y Operador Portuario). – Es la empresa prestadora de servicios a la mercadería, tal como se definen en el artículo 12 del decreto 412/992.

Suministra la dirección, organización y medios humanos y materiales, para mover la carga desde la bodega del buque al punto de espera dentro del puerto o terminal y viceversa.

Asimismo puede coordinar y llevar a cabo los servicios de estiba y desestiba en depósitos o almacenes portuarios.

ART. 19° - (Compañía Operadora de Terminal). – Es la empresa prestadora de servicios portuarios a la mercadería, tal como se definen en el artículo 12 del decreto 412/992, que suministra la dirección, organización y medios humanos y materiales, para mover la carga desde la bodega del buque al punto de espera dentro de una terminal especializada y viceversa, siendo asimismo responsable de todas las operaciones conexas en dicha terminal y de la custodia de la carga mientras permanezca en ella.

La Compañía Operadora de Terminal podrá administrar y controlar la operación en barcos o instalaciones del puerto, muelle o porción de muelle, rambla o depósito portuario o porción de los mismo, en los cuales las

mercaderías pueden ser cargadas. Descargadas, estibadas, desestibadas, movilizadas, manipuladas o depositadas o almacenadas y los pasajeros y sus pertenencias embarcados o desembarcados, bajo su única responsabilidad.

Las Compañías Operadoras de Terminal pueden prestar sus servicios como concesionarias de la Administración Portuaria o como contratadas por la citada Administración, que será, en este caso, la responsable de la prestación y facturación de los servicios, actuando en forma directa a través de una Compañía Operadora de Terminal.

ART. 20° - (Consignatario). – Es la persona física o jurídica que se acredita como receptor de la mercadería a ser desembarcada o entregada.

ART. 21° - (Consolidado y Desconsolidado). – Es la actividad de cargar o descargar mercadería en un contenedor.

ART. 22° - (Embarcaciones de Cabotaje). – Se incluyen en este concepto todos los buques o artefactos flotantes, privados o públicos, operados exclusivamente en travesías fluviales, costeras o en aquéllas no consideradas de ultramar.

Cuando estas travesías se circunscriben a las vías navegables nacionales, se denominan “embarcaciones de cabotaje nacional”.

ART. 23° - (Embarque y desembarque). – Es la operación de entrada y salida de pasajeros hacia y desde un buque, en el que viajan.

ART. 24° - (Estiba y Desestiba). – Son las operaciones de colocación o arrumado y ordenación de la mercadería en un medio de transporte, depósito o almacén y la inversa.

ART. 25° - (Llegada al muelle). – Se da esta denominación al momento en que un buque atraca al costado del muelle designado para este fin, con dos amarres asegurados.

ART. 26° - (Manipuleo). – Consiste en mover físicamente la mercadería o el equipamiento de un lugar a otro del puerto o terminal marítima, sin cargarla o descargarla en vehículos motorizados o vagones de ferrocarril para su salida del recinto portuario.

ART. 27° - (Muelle). – Se denominará como tal, a efectos de este reglamento, cualquier instalación, muro, amarradero, pantalán o facilidad de espacios en él asignados a la operación, ramblas, depósitos, barracas o edificios anexos.

Los muelles según su titularidad jurídica, pueden ser privados o públicos.

Los muelles pueden ser administrados y operados por sus propietarios que podrán, en este caso, autorizar el trabajo de terceros en ellos o cedidos o concedidos, en su caso, otras personas para su administración y operación, en determinadas condiciones.

ART. 28° - (Muelle Preferencial). – También llamado “prioritario, según la carga del buque” es aquél a que tiene derecho de escala un buque, siempre y en la primera ocasión en que sea posible, por causas derivadas de la organización del puerto, su zonificación o especialización o de las características del buque o la carga.

El derecho de preferencia no significará, en ningún caso, derecho exclusivo al muelle.

ART. 29° - (Operación de Buque). – Consiste en el ejercicio de todas las actividades necesarias para la estiba o desestiba y carga o descarga de mercaderías hacia o desde un buque, desde la llegada al muelle, hasta su partida.

ART. 30° - (Transitorio). – También llamado embarcador, Operador de Transporte Multimodal (OTM) o “freight forwarder” es la persona física o jurídica que provee al usuario el conjunto o sistema de servicios necesarios para cubrir en todo o en parte la cadena de transporte.

ART. 31° - (Partida del muelle). – Se da esta denominación al momento en que un buque desatraca del costado del muelle, soltando el último amarre.

ART. 32° - (Punto de Espera). – También llamado Zona de Transferencia, en el caso de las mercaderías, es el lugar, dentro del puerto o terminal portuaria, que la administración, en coordinación con el operador portuario o la compañía operadora de terminal, designa para la ubicación y ordenación de la carga o del equipamiento. Para su posterior movilización desde o hacia el buque, con la mayor eficiencia.

ART. 33° - (Terminal). – También llamada “Terminal Portuaria” es el conjunto de instalaciones portuarias, equipadas para el atraque y operación de buques y normalmente especializadas en un determinado tipo de carga y operación, que están bajo la administración y operación de una empresa prestadora de servicios portuarios.

Cuando las instalaciones son especializadas en el embarque y desembarque de personas, se les da el nombre de “Estación o Terminal Marítima o de Pasajeros”.

Cuando la gestión de la Terminal Portuaria esté bajo la responsabilidad única de la Administración, se denominará “Terminal Pública”. La operación y explotación de estas terminales, podrán ser llevadas a cabo, en forma directa, por la Administración o por una empresa privada a la que ésta le otorgue un contrato para la prestación de servicios.

ART. 43° - (Trincado y destrincado). – Es la actividad de sujeción o fijación de la mercadería estibada. Para asegurar su estabilidad durante el depósito o viaje de la misma.

ART. 35° - (Normas generales). – El presente reglamento desarrolla los aspectos operativos y de actividades portuarias de la Ley de Puertos, ley 16.246 de 8 de abril de 1992.

Estas normas podrán ser complementadas con las establecidas por la ANP y/o la Prefectura Nacional Naval, en el ejercicio de sus competencias, siempre que no se opongan al marco legal y reglamentario vigente.

ART. 36° - (Conocimiento, aceptación y cumplimiento de las normas vigentes). – Es responsabilidad de todos los usuarios del puerto, especialmente los capitanes de los buques, conocer, aceptar y cumplir las normas vigentes al momento de usar las instalaciones y equipamientos portuarios. Los armadores de los buques o sus agentes serán los encargados de hacer conocer a los capitanes las normas vigentes.

La solicitud de muro por parte del armador o su agente, significará la aceptación de las normas vigentes al momento del acto, sin perjuicio del ejercicio de los derechos que les pudieran corresponder, de acuerdo a la Constitución y la Ley.

El acto de entrar mercaderías, maquinarias o equipos al recinto portuario, para quienes sean propietarios, consignatarios, operadores, transitarios o transportistas de los mismos, implicará asimismo el conocimiento y aceptación de las normas vigentes.

ART. 37° - (Régimen sancionatoria general). – El marco normativo general y, específicamente, el relativo a la potestad sancionatoria de la Administración y el de organización y funcionamiento de los puertos, se reputarán aceptados por los usuarios y cuantos actúen en ellos, como parte de sus obligaciones contractuales para trabajar en las áreas portuarias de titularidad pública.

Los Pliegos de licitación y contratos de las concesiones y/o permisos a otorgar a terceros, para la ocupación o el uso de las zonas portuarias, deberán contener explícitamente la sujeción al régimen normativo y sancionatorio general y al específico que corresponda.

Las infracciones a que se refieren los supuestos contemplados en el presente reglamento, son las tipificadas en el artículo 18 del decreto 412/992 y estarán sujetas a las sanciones correspondientes, de acuerdo a su gravedad, reincidencia, etc. Sin perjuicio de otras que pudiera ordenar el Capitán de Puerto, en uso del régimen a que se refiere el artículo 20 del citado Decreto.

ART. 38° - (Límites geográficos para la aplicación de las normas sobre operación portuaria). – Los límites geográficos del recinto portuario de los puertos o terminales portuarias existente o futuras, se los definirán de acuerdo a lo establecido en el artículo 8° del decreto 412/992.

Para el Puerto de Montevideo se define como recinto portuario el conjunto de espacios terrestres, acuáticos y álveos incluidos dentro de la línea envolvente que une la cara exterior de las obras de abrigo (escollera Este, escollera Oeste y dique de cintura) con la cara exterior de los cerramientos terrestres que los separan lo la zona urbana de Montevideo.

Considerase asimismo, como recinto portuario de Montevideo las instalaciones de atraque de La Teja y de la isla Libertad, así como los espacios acuáticos y álveos necesarios para la maniobra, atraque y operación de buques en las mismas y los respectivos canales de acceso a éstas y al puerto de Montevideo.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 1° del decreto de 8 de setiembre de 1909 y el artículo 1° del Reglamento Marítimo del Puerto de Montevideo de 1912, considérase como zona de influencia portuaria del Puerto

de Montevideo, las superficies de aguas y álveos comprendidas entre la línea que enfila la Punta Brava con la Punta Yeguas y la correspondiente a la costa entre ambas (Rada interior), excluida el área del Puerto Deportivo de Punta Carretas.

Dentro de dicha zona, cualquier punto en donde se ubicaren en adelante instalaciones comerciales o industriales de carácter marítimo o portuario, así como las correspondientes áreas de maniobra, atraque y operación de buques y canales de acceso, se considerará a todos los efectos como recinto portuario del puerto de Montevideo. En esta zona será de aplicación lo dispuesto en el Capítulo IV del decreto 412/992 “La Gestión del Dominio Público y Fiscal Portuario” y, en especial, el inciso cuarto del artículo 39.

Dentro de los límites geográficos descriptos en el presente artículo, la ANP tendrá las competencias de administración Portuaria.

C A P I T U L O I I

LA CAPITANIA DE PUERTO

ARTICULO 39. – (Competencias y funciones del Capitán de Puerto). – El marco general de funciones y competencias de la Capitanía del Puerto y de su titular, está recogido en los artículos 15 al 18 de la ley 16.246 y 70 al 76 del decreto 412/992.

Específicamente, para el logro de la mayor eficiencia le corresponderá entre otras:

- A. Coordinar todas las actividades relacionadas con la entrada, estadía y salida de los buques, zonificación y especialización de los muelles y tráfico portuario, emitiendo al respecto las directivas que correspondan;
- B. Supervisar las obligaciones relativas a la actividad portuaria en concesiones, autorizaciones y permisos denunciando ante la ANP aquellas acciones y omisiones que constituyan obstáculos para la mayor eficiencia del puerto;
- C. Supervisar la distribución de mano de obra y equipamiento, en las áreas de operación portuaria en que fueren requeridos;
- D. Supervisar la asignación y cumplimiento de las tareas operativas de aquellas unidades de la ANP relacionadas con los servicios y operaciones portuarias, como remolque, terminal de contenedores, muelles de carga general, dragado, etc. así como supervisar el cumplimiento eficiente de las obligaciones de los terceros relacionado con la actividad portuaria, como prácticos y seguridad portuaria, tanto desde el punto de vista de la seguridad laboral e industrial, como de la seguridad de las cargas;
- E. Adoptar las medidas conducentes, que serán cumplidas por públicos o privados, para asegurar que las distintas operaciones portuarias sean llevadas a cabo, en todos sus aspectos, con la mayor eficacia y eficiencia posibles;
- F. Coordinar con las autoridades pertinentes las condiciones de ejercicio de sus funciones, de forma que la utilización de sistemas, equipamientos u otras facilidades y el ejercicio de procedimientos en materias relativas a actividades públicas, como regulaciones sanitarias marítimas, humana, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros, controles del Banco de la República, Prefectura Nacional Naval, ANSE y cualquier otro órgano, organismo y organización conexos a las actividades portuarias, no produzcan entorpecimientos o retrasos en las operaciones.

Esta coordinación incluirá cuanto sea necesario para hacer más eficientes los procedimientos para promover el desarrollo de sistemas de intercambio de información, el establecimiento de horarios de trabajo y otras cuestiones atinentes a la actividad portuaria.

ART. 40. – (La Capitanía de Puerto). – La oficina del Capitán de Puerto de Montevideo se constituirá con la mínima estructura administrativa. Para el desarrollo de sus funciones deberá utilizar las facilidades, estructuras, oficinas, personal y material de la administración Portuaria, que fueren necesarios.

Para el trabajo de administración de la Capitanía, contará con una Secretaría y una Oficina de Relaciones con la Estructura de la ANP.

Para el desarrollo de sus competencias de dirección, coordinación y supervisión de actividades portuarias, contará con una Oficina del Capitán de Puerto, dotada de personal especializado y expertos técnicos en ejecución e inspección de operaciones portuarias, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 75 del decreto 412/992.

Para facilitar la información y el contacto permanente con terceros afectados, se establecerá una Oficina de enlace de la Capitanía de Puerto, que funcionará permanentemente y a la que se destinará, por cada uno de los órganos del Estado involucrados en la actividad portuaria, un experto o funcionario, con el rango adecuado o la delegación de competencias necesaria para hacer efectiva su labor de coordinación, En caso de que las organizaciones representativas de las empresas prestadoras de servicios portuarios y de los representantes de los armadores, deseen destinar a un experto para esta oficina, lo solicitarán del Capitán de Puerto, proponiendo la nominación del mismo.

Esta Oficina de enlace, que tiene funciones permanentes de coordinación, no sustituye a la Comisión Honoraria, aunque sus integrantes pueden serlo de ambas.

Para trabajos específicos que requieran el concurso temporal de personal especializado no disponible, el Capitán de Puerto puede requerir de la Administración Portuaria los funcionarios adecuados o, en caso de que no existan en el Organismo, que proceda a la contratación que corresponda o solicitar el concurso de expertos de otros órganos de Estado.

En los demás puertos de la República, quien ejerza las funciones de Capitán de Puerto, usará de la estructura de la administración Portuaria para el ejercicio de su actividad, sin perjuicio de la constitución de la correspondiente Comisión Honoraria.

ART. 41. – (La Comisión Honoraria de la Capitanía de Puerto). – Se constituirá, en Montevideo, tal como se establece en el artículo 76 del decreto 412/992.

En los demás puertos en que se establezcan Comisiones Honorarias, se hará en base a lo dispuesto en el artículo 78 del decreto 412/992 y en el artículo 3° del decreto 555/992.

El Capitán de Puerto convocará a la comisión Honoraria cuantas veces sea necesario para el fin a que se le destina y, al menos bimensualmente.

También será obligatorio convocar a la Comisión Honoraria, cuando así lo soliciten por escrito cuatro de sus integrantes.

Los cometidos de la Comisión Honoraria, como se establecen en el artículo 19 de la ley 16.246, son los de asistir y asesorar a la Capitanía de Puerto.

Los miembros de la Comisión Honoraria de la Capitanía de Puerto de Montevideo, delegados de las instituciones empresariales del sector privado, serán elegidos por las que componen dicho sector en la Comisión Coordinadora Honoraria del Puerto de Montevideo, creada por resolución del Directorio de ANP, con la integración siguiente:

- Un (1) representante del grupo de actividades marítimas y conexas.
- Un (1) representante del grupo de actividades portuarias terrestres y conexas.
- Un (1) representante del grupo de actividades relacionadas con el comercio exterior.
- Un (1) representante del grupo formado por otros servicios conexos a la actividad portuaria representados en la citada Comisión Coordinadora.

Asimismo formará parte de la Comisión Honoraria un (1) delegado de las instituciones más representativas de los trabajadores portuarios.

Las entidades del sector privado, en cada caso, elegirán al delegado de su grupo mediante acuerdo entre ellas, comunicando el resultado de tales acuerdos al Directorio de la ANP.

El directorio de la ANP integrará la Comisión Honoraria de la Capitanía de Puerto con los delegados del sector público y los elegidos por el sector privado.

ART. 42 – (Relaciones del Capitán de Puerto con la Administración Portuaria). – El marco general de relaciones del Capitán del Puerto se establece en los artículos 72 y 75, incisos primero y segundo, del decreto 412/992.

La administración Portuaria establecerá en su estructura interna, lo necesario para atender las tareas de administración, el flujo de información, expedientes sancionatorios y los procedimientos para su aplicación y cuanto se requiera para llevar a cabo efectivamente las tareas administrativas derivadas de la existencia de la Capitanía de Puerto.

Establecerá una Oficina de Relaciones con la Capitanía del Puerto, en la órbita de la Presidencia del Ente, como vínculo administrativo entre la Capitanía de Puerto y el resto de la estructura de la Administración Portuaria.

La Administración Portuaria aportará los medios necesarios para el correcto desarrollo de las funciones operativas del Capitán de Puerto.

El Capitán de Puerto podrá ser requerido por la Administración Portuaria para asesorar en materia formulación tarifaria, comercialización, intercambio de información, planificación, presupuesto, mantenimiento, mano de obra, conservación y desarrollo, etc.

También podrá asesorar a la Administración Portuaria en materias relativas a mejoramiento e inversiones, que puedan incidir en las operaciones o actividades portuarias. La Administración Portuaria tomará en consideración dicho asesoramiento, si lo considera conveniente, factible y oportuno.

El Capitán de Puerto podrá, a su vez, solicitar a la Administración Portuaria la realización de cambios que puedan mejorar la eficiencia de la operación portuaria o de áreas portuarias de almacenamiento y de tráfico (artículo 71 del decreto 412/992).

En todas estas actuaciones de asesoramiento y consulta, se tendrá especialmente presente la no interferencia en el ejercicio de las tareas primordiales del Capitán de puerto, de acuerdo a lo establecido en el inciso tercero del artículo 70 del decreto 412/992.

Art. 43 – (Relaciones del Capitán de Puerto con otros órganos y organismos del Estado). – El Capitán de Puerto se relacionará con los órganos y organismos del estado con competencia en el puerto, al nivel operativo al que éstos realicen sus tareas y, en caso necesario, a su nivel más alto.

Estos organismos y organizaciones designarán funcionarios con rango y capacidad de decisión propia o delegada adecuados, para constituir la “oficina de enlace” a que se refiere el artículo 40 de este reglamento y que asista al Capitán de Puerto en sus tareas, para un mejor cumplimiento de las normas, coordinación e impulso de la mayor eficiencia de las oficinas públicas presentes en el puerto.

Los distintos órganos y organismos del Estado involucrados colaborarán, incluyendo en esta colaboración a los niveles más altos, con el Capitán de Puerto y adoptarán, en todo lo necesario, las modificaciones pertinentes de sus procedimientos en lo que afecta a las operaciones portuarias para, sin menoscabo del cumplimiento de sus cometidos y el ejercicio de sus competencias, obtener la mayor eficiencia del puerto, teniendo especial cuidado de no interferir los esfuerzos del Capitán de Puerto en la dirección y supervisión de las operaciones.

Además de la existencia de la oficina de enlace, el Capitán de puerto, cuando lo estime necesario, podrá solicitar información relativa a los procedimientos de los organismos y organizaciones actuantes en el puerto, al nivel interno de los mismos que resulte más conveniente.

El Capitán de Puerto coordinará con la PNN, todas las cuestiones relacionadas a la entrada/salida/estadía de los buques en el área portuaria, específicamente las prácticas operativas, requerimientos para tripulaciones y para usar prácticos y remolcadores.

También coordinará con la PNN, todas las cuestiones relativas al servicio policial para la entrada y salida de equipamiento, máquinas, pasajeros y mercaderías dentro y fuera del área portuaria, la PNN suministrará una actualización diaria de la información relativa al programa de llegadas y salidas de buques.

El capitán de Puerto podrá emitir normas referentes al tiempo, lugar y condiciones, bajo las cuales se lleven a cabo las acciones conexas a la operación, como inspecciones, tomas de muestras, pasaje e intercambio de información.

A los efectos se reunirá con los funcionarios apropiados y con los usuarios portuarios, para revisar los requerimientos a establecer para que estas normas no se opongan al ejercicio de las competencias de los organismos afectados.

El capitán de Puerto deberá prestar especial atención a la supresión y no generación de procedimientos burocráticos innecesarios, manteniendo sólo aquellos que sean necesarios y adecuados al fin, sin menoscabo del objetivo común de mejora de la eficiencia portuaria.

El Capitán de Puerto consultará con la Comisión Honoraria que le asiste, la oportunidad y/o necesidad de modificación o establecimiento de los procedimientos de control y verificación de los órganos y organismos estatales, sin perjuicio del trabajo técnico de cooperación que se desarrolle por la Oficina de Enlace.

ART. 44 – (Relaciones de Capitán de Puerto con los privados). – Las personas de derecho privado actuantes en el puerto, podrán dirigirse en forma directa a la Capitanía de Puerto, en lo relativo a la ejecución de las operaciones.

Cualesquiera otras cuestiones serán planteadas ante el Organismo Portuario competente, que resolverá en el ejercicio de sus competencias.

El Capitán de Puerto, con la asistencia de la Comisión Honoraria, propondrá, a través de la Administración Portuaria, las necesarias normas para operaciones portuarias, coherentes con la Constitución, la ley de Puertos y su reglamentación, incluyendo estándares mínimos de productividad, que serán obligatorios para todas las compañías y personas que trabajen en el puerto.

El capitán de Puerto, previamente a su consideración por el Directorio de la ANP, tomará conocimiento de las condiciones generales y específicas de los pliegos de licitación, para los contratos de autorizaciones, concesiones y permisos en el área portuaria, pudiendo sugerir modificaciones a estos documentos, exclusivamente en lo que corresponda para salvaguardar los fines y organización general de las actividades portuarias bajo su supervisión.

El Capitán de Puerto podrá ordenar la inspección o inspeccionar los procesos operativos de las empresas adjudicatarias de concesiones o permisos, para supervisar aquellas de sus actividades que afecten a las operaciones en puerto y la eficiencia de las mismas.

ART. 45 – (Procedimiento para la emisión de normas por el Capitán de Puerto). – Cuando el Capitán de Puerto, en el ejercicio de su actividad, entienda que una situación derivada de la gestión pública resulta perjudicial para la eficiencia portuaria podrá pedir informes e informar a la oficina apropiada para coordinar la mejor y más rápida solución al nivel jerárquico más cercano al problema.

En caso de imposibilidad de resolución a ese nivel, se dirigirá al máximo nivel jerárquico de la entidad, para coordinar una solución que parta de la gestión interna de la misma.

Si este procedimiento no diese resultado, emitirá un proyecto de norma o procedimiento que elevará al Poder Ejecutivo, a través de la ANP, para su consideración de acuerdo con lo establecido en el decreto 412/992.

La ANP elevará estos proyectos de inmediato y sin más trámites, pudiendo su Directorio asesorar al Poder Ejecutivo al respecto.

Durante el período en que se lleve a cabo este procedimiento y con carácter transitorio, el Capitán de Puerto podrá establecer la forma de llevar a cabo los trabajos de los terceros, públicos y privados, para el logro de sus fines de coordinación y mejora de la eficiencia, siempre respetando las competencias legales y los derechos de los afectados.

ART. 46 – (Actuaciones generales de Capitán de Puerto en la ejecución de operaciones):

- A. El Capitán de Puerto, en el marco de sus competencias, podrá requerir la ejecución de las operaciones cumpliendo normas específicas, ordenar el inicio de los procedimientos sancionatorios que correspondan y proponer las sanciones a que haya lugar, para quienes cometan infracciones, dentro del marco sancionatorio general y particular establecido.

Para la emisión de nuevas normas, podrá recabar el asesoramiento de la Comisión Honoraria y la asistencia de la Administración Portuaria, en la materia que corresponda.

El Capitán de Puerto podrá, en las circunstancias recogidas en la Reglamentación de operaciones portuarias, ordenar a un buque moverse o detener sus operaciones por razones de emergencia, seguridad o cumplimiento de las leyes.

El Capitán de Puerto está facultado, en el ejercicio de sus atribuciones, para ordenar la detención de las operaciones, siempre que medien motivos plenamente justificados.

El Capitán de Puerto, en base a las recomendaciones del Manual de Seguridad para el Manejo de Cargas Peligrosas, puede también ordenar a un buque moverse o detener sus operaciones por razones de emergencia o seguridad, dando cuenta a la PNN.

El capitán de Puerto podrá abordar cualquier buque, asistir a la policía portuaria en investigaciones y en la interdicción de un buque, cuando sea requerido;

- B. En condiciones de emergencia y ante la falta de normas específicas relativas a situaciones especiales que ocurran o puedan ocurrir, el Capitán de Puerto, tras la correspondiente investigación, puede dictar a su juicio normas de aplicación inmediata, cubriendo dichas circunstancias y dando cuenta a las autoridades correspondientes.

Estas normas serán elevadas de inmediato al Poder Ejecutivo, para su consideración con carácter urgente, por el procedimiento establecido y permanecerán vigentes en tanto se den estrictamente las condiciones de emergencia que las motivaron, siempre que el Poder Ejecutivo no se expida en contrario.

Para tomar estas decisiones de emergencia, el Capitán de Puerto tendrá en especial consideración los principios contenidos en el Artículo 1° del reglamento General de la ley de Puertos, decreto 412/992.

Fuera del estado de emergencia que las motivo, el Capitán de puerto se ajustará al procedimiento general establecido en el Artículo 45 de este Reglamento;

- C. El Capitán de Puerto, con referencia a los poderes que se explicitan en los incisos quinto y sexto del artículo 20 del decreto 412/992, tendrá la necesaria autoridad para establecer y ordenar medidas preventivas, requiriendo de los presuntos incumplidores que acaten inmediatamente los mandatos administrativos de las Autoridades marítima o Portuaria, de modo de mantener y asegurar la continuidad de las operaciones y actividades portuarias, seguridad marítima y de tráfico, prevención de la contaminación del medio ambiente y la prestación general de los servicios portuarios;
- D. El Capitán de Puerto podrá establecer directivas sobre prioridades de atraque, en circunstancias extraordinarias o no contempladas en el Reglamento de Atraques de ANP y sobre la forma de ejecución de las operaciones, en las condiciones que se establecen en el presente Reglamento y siempre que se cumplan, por el buque y sus agentes, los requisitos de preplanificación establecidos para el arribo del buque y se trabaje con sistemas eficientes de preparación de la carga y de secuencia de transporte en la operación, que no perjudiquen a los buques que quedan en espera;
- E. Las operaciones deberán ser ejecutadas superando los estándares mínimos aplicados en el puerto para dicha actividad. En caso de que esos estándares no hayan sido establecidos previamente, el Capitán de Puerto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 44, considerando la información de la operación disponible, puede establecer estándares razonables, de acuerdo a la productividad normal en el puerto;
- F. El Capitán de Puerto puede requerir la asistencia de ANSE para asegurar el cumplimiento de las reglamentaciones y leyes referentes a la seguridad e higiene en el trabajo.
En los casos en que ANSE observe la no resolución de los problemas planteados, por causas imputables a las empresas, informará de ello al Capitán de Puerto y a la Administración Portuaria, para que se ordene, si corresponde, la detención de las operaciones y el retiro, en su caso, del buque fuera del muelle, con la aplicación de las sanciones a que haya lugar y su anotación en el registro, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del decreto 412/992.
Si las condiciones de inseguridad no corregidas fueran imputables al operador, el agente marítimo o el responsable por la contratación del operador, podrá proceder al cambio inmediato de éste, concediéndosele un plazo máximo de dos (2) horas, para la reanudación de los trabajos con otro operador.
Cumplida la sustitución no se penalizará al buque.

ART. 47 – (Recursos contra los actos del Capitán de Puerto). – Para recurrir los actos dictados por el Capitán de Puerto, se estará a lo establecido por el artículo 74 del decreto 412/992.

CAPITULO III

REGLAMENTACION DE OPERACIONES PORTUARIAS

Parte 1ª: Normas relativas a la entrada, salida y estadía de los buques en puerto

ARTICULO 48. – (Normas de carácter general). – Todos los prácticos y capitanes al mando de buques deben cumplir las regulaciones internacionales para prevención de colisiones y polución en el mar, excepto en lo que se opongan a las normas particulares para los puertos uruguayos, establecidas en el presente Reglamento y las dictadas por la Administración Nacional de Puertos y la Prefectura Nacional Naval del Uruguay en el ejercicio de sus competencias.

Los prácticos deben conocer y cumplir las normas de la Prefectura Nacional Naval y las de la Administración Portuaria para el movimiento de buques en el área portuaria.

Todos los buques deberán navegar, en los recintos portuarios y sus vías de acceso, con extremo cuidado y precauciones de acuerdo a la experiencia y a los hábitos marineros generalmente reconocidos.

Cuando una embarcación se encontrare sin tripulación o ésta fuera inapropiada y/o insuficiente a juicio de la PNN, estando por su ubicación estado o condiciones de seguridad, representando un riesgo para la navegación o seguridad portuaria, será conducta al lugar que para ello determine el Capitán de Puerto o la PNN, si el lugar de fondeo se estableciere fuera del recinto portuario. La movilización del buque deberá sustanciarse en el plazo que determine dicha Autoridad Marítima previa comunicación a su propietario, armados o quien lo represente. Cumplido el plazo otorgado, la movilización se efectuará de oficio siendo los costos y costas a cargo del propietario del buque, su armador o representante.

Pasados sesenta (60) días en situación de inactividad en las condiciones previstas anteriormente, el buque se considerará abandonado a favor del Estado activándose los procedimientos y mecanismos de notificación previstos en decreto ley 14.343 de 19 de marzo de 1975.

Dentro de los recintos portuarios los procedimientos antes descriptos serán efectivizados a solicitud del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones y en coordinación con el mismo. Esta Autoridad Portuaria determinará cuándo un buque se encuentra en situación de inactividad dentro del recinto portuario.

Cuando se produjesen infracciones al presente Reglamento, causadas por buques que no posean agentes o representantes legales en la República, la Autoridad Marítima por sí o a solicitud del Capitán de Puerto, podrá proceder a la detención del buque infractor para la aplicación de la sanción correspondiente. En estos casos deberá nombrarse representante o en su defecto será responsable el Capitán del buque infractor, de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio.

Asimismo, los buques que se negaren al cumplimiento de las disposiciones previstas en el presente Reglamento, podrán ser, a solicitud del Capitán de Puerto, movilizados por la PNN siendo de cargo de los propietarios, armadores o sus representantes legales, los gastos originados y los daños propios o a terceros que pudieran producirse por tal motivo.

Los buques podrán ser retenidos por la Autoridad hasta que las sumas adecuadas en concepto de gastos, daños o sanciones, sean satisfechas o se brinden las garantías suficientes para atender las mismas.

Salvo especificación en contrario, la violación de las normas contenidas en esta Capítulo será juzgada como infracción grave y su reincidencia, como muy grave, pudiendo resultar en la denegación de acceso al puerto a la persona o personas físicas o jurídicas, causantes o responsables de la infracción. Ello, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que correspondieran.

ART. 49. – (Aviso para la preplanificación de la operación). – Los capitanes al mando, los armadores o los agentes de éstos suministrarán regularmente a la Administración Portuaria, con el propósito de preplanificar la operación y el tráfico portuarios, el programa de sus buques, incluyendo:

- A. Programas anuales o mensuales de los buques de línea, cuando estén disponibles;
- B. Preaviso de diez (10) días, con actualizaciones a las setenta y dos (72), cuarenta y ocho (48) y veinticuatro (24) horas del tiempo estimado de llegada (ETA) y tiempo estimado de salida (ETD);

- C. En la actualización a las setenta y dos (72) horas deberá constar el “Manifiesto de Carga a Desembarcar”, incluyendo, en lo que corresponda, el manifiesto de cargas peligrosas y refrigeradas, lista de contenedores especiales y plan de estiba de los contenedores a ser desembarcados lista de carga general, graneles, piezas pesadas o que sobresalen del contorno del buque, cargas peligrosas y cargas refrigeradas o pesca. En casos de buques muy grandes o especiales que requieran facilidades más allá de las normalmente utilizadas en la operación de puerto y que recalen en otros puertos del área, la secuencia no debe ser suministrada hasta que el buque zarpe del último puerto en que recale, pero sí debe ser preparada de acuerdo al cronograma existente;
- D. Antes de las veinticuatro (24) horas previas a la llegada del buque, debe suministrarse la información de la carga a embarcar así como instrucciones de las líneas de transporte marítimo respecto a la estiba, lista de reserva de contenedores y secuencia de carga.

El manifiesto, al igual que cualquier otra información, debe transmitirse lo antes posible, vía módem, fax y otros sistemas electrónicos que puedan ser recibidos por la Administración Portuaria. La Administración Portuaria comunicará de inmediato estas informaciones al Capitán de Puerto, a los efectos del ejercicio de sus funciones.

El Capitán de Puerto podrá, por razones plenamente justificadas, eximir de la presentación de alguno de estas informaciones o modificar los plazos de entrega de las mismas.

El incumplimiento de estos procedimientos de preplanificación puede acarrear la pérdida de prioridad de atraque, de acuerdo a lo previsto en el reglamento correspondiente.

ART. 50. – (Avisos a la Prefectura Nacional naval). – A la llegada a aguas nacionales y cuando se solicite permiso para entrar, salir o moverse dentro del Puerto, el buque debe mantener contacto con la Prefectura Nacional Nava. El buque Informará sobre cargas peligrosas, sanidad, seguridad o migración cuarentena, incidentes marítimos y condiciones inseguras que puedan existir y en el caso del transporte de mas de 2.000 (dos mil) toneladas de petróleo a granel, cobertura del seguro de buque y garantías financieras contra averías y contaminación.

Durante su estadía en puerto, el buque mantendrá abierto el canal de VHF que establezca la Prefectura del Puerto, para cuantas veces necesite comunicarse para avisos de o a la misma.

En todos los casos de peligro el buque debe también usar la bocina o señal que corresponda de acuerdo a los estándares internacionales de señales.

ART 51. – (Fondeo). – Corresponde a la Prefectura Nacional Naval y sin perjuicio de las competencias de la Administración Portuaria, el control del cumplimiento de las normas y regulaciones relativas a la seguridad en el anclaje y fondeo de buques y áreas de cuarentena, en los recintos portuarios.

La asignación de puertos de atraque y fondeo en el espejo de agua de los recintos portuarios cuando estén delimitadas, se realizará por la Administración Portuaria, quedando de competencia de la Prefectura Nacional Naval en coordinación con el MSP la determinación de las zonas de cuarentena para embarcaciones.

Fuera de las áreas a que se refiere el inciso anterior, la Prefectura Nacional Naval asignará las zonas de anclaje o fondeo de cualquier embarcación o artefacto flotante en las aguas jurisdiccionales.

Todo buque que fondee lo hará tomando las máximas precauciones a efectos de no producir averías a otros buques fondeados en la zona.

Todos los buques deberán fondear en las zonas destinadas a este fin en los puertos excepto los buques en cuarentena esperando inspección de los funcionarios de sanidad y aquellos a los cuales se les otorgue un permiso especial para anclar en otras partes del puerto.

Queda prohibido:

- Dejar caer las anclas de los buques a una distancia menor de 900 metros de la boya luminosa del canal de acceso que se tuviere más próxima o de las escolleras.
- Fondear en los canales de acceso a puertos o instalaciones de atraque.
- Fondear anclas en las dársenas sin causa justificada y omitir llevarlas, una vez desaparecidas las causales que motivaron su empleo.

ART. 52. – (Acceso de buques al puerto). – El acceso al puerto se realiza a través de una vía de acceso autorizada, normalmente un canal dragado, señalado en las cargas náuticas y documentos.

El uso de este canal será obligatorio, salvo autorización expresa de la Prefectura Nacional Naval, que podrá ser dada en el mensaje de aproximación o salida del buque, debiéndose dar prioridad especial de paso por el mismo, a aquellos buques cuyo calado no les permite la libre navegación fuera de él, buques con hidrocarburos o cargas peligrosas y buques con avería de máquina.

Los buques no podrán entrar o salir del canal sin la confirmación de Prefectura, directamente o a través del Práctico de que pueden entrar o salir.

Los buques, a partir de una determinada eslora, deben hacer sonar la señal de niebla, en caso necesario, según se especifica por las reglas internacionales.

Una vez que se asigne el canal de acceso a un buque y comience o esté a punto de comenzar la maniobra, todos los otros buques deben dejar libre, en el canal, una distancia de 0.7 (siete décimas) Km., a proa o a popa del que use el canal.

ART. 53. – (Pequeñas embarcaciones). – No se permitirá la maniobra de barcos recreativos o pequeñas embarcaciones en el área de operación portuaria, debiendo gobernarse manteniéndolos alejados de buques fondeados o en movimiento.

Se exceptúan de lo anterior las embarcaciones autorizadas a prestar servicios específicos a los buques en el puerto y las excepcionalmente autorizadas para entrar al recinto portuario, de acuerdo a lo establecido en la reglamentación del Puerto Libre. En todo caso estas embarcaciones deberán extremar las precauciones en su maniobra y no obstaculizar la de los buques de mayor porte.

ART. 54. – (Requerimientos para usar Prácticos). – Las normas con los requerimientos para el uso de prácticos competen a la Prefectura Nacional Naval.

Los buques deberán cumplir con dichas normas y bajar la escala para uso del práctico en el momento adecuado.

El uso de prácticos deberá coordinarse para obtener los menores tiempos de espera de los buques y tomar los prácticos en el lugar más cercano posible al punto en que sean necesarios sus servicios.

ART. 55. – (Requerimientos para usar remolcadores). – Las normas referentes a los requerimientos para el uso de remolcadores y asistencia de remolque, son competencia de la Prefectura Nacional Naval.

La exigencia en cuanto al uso de remolcadores se adecuará a prácticas que contemplen las necesidades reales en el uso de los recursos, teniendo en cuenta la opinión de los armadores, así como la mayor agilidad en el acceso o salida al puerto sin poner en peligro la seguridad de los buques y de terceras personas o instalaciones.

ART. 56. – (Arribo al muelle). – A su arribo al muelle, todos los buques deberán ser atracados en tal forma que se permita lo más fácilmente posible el desatraque y salida, en caso de emergencia, sin empleo de remolcador.

Se exceptúan de lo anterior los casos en que, expresamente, lo autorice el Capitán de Puerto, por razones de mayor eficiencia operacional en los muelles.

ART. 57. – (Ingreso a buques surtos en puerto). – El ingreso de no tripulantes a cualquier buque atacado o fondeado en el recinto portuario, para actividades no operacionales, requerirá la autorización expresa de la Autoridad Marítima, sin perjuicio del cumplimiento de la reglamentación de los puertos libres nacionales.

ART. 58. – (Uso de aparatos sonoros). – Sólo podrán utilizarse silbatos, sirenas, etc. En los casos previstos en las normas internacionales, el presente Reglamento y las normas materia de la Autoridad Marítima.

Parte 2ª: Estadía del buque en el área portuaria

ARTICULO 59. – (Asignación de muelle). – A los efectos del tráfico portuario y de la obtención de mayores garantías de contar con las facilidades de muelle y atraque más adecuadas al buque, las gestiones de asignación de muelle se deberán hacer por los armadores o sus agentes, con veinticuatro (24) horas de anticipación a la llegada del mismo.

Hecha la solicitud de muelle para un buque, las oficinas correspondientes de la ANP, realizarán los trámites pertenecientes a la asignación de muelle, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento de Atraques y siguiendo, en su caso, las directivas del Capitán de Puerto.

Este procedimiento no garantiza proporcionar las facilidades de atraque solicitadas, sino el mayor derecho a su obtención.

Si un buque atraca sin solicitud de muelle o sin la aprobación anterior, puede ser movido a su propio costo. Se calcularán para ello los cargos por atraque publicados en la tarifa.

Por cada hora o fracción de demora en dejar el muelle, después de haber sido requerido para ello por orden de la Autoridad Portuaria, corresponderá la aplicación de recargo, calculado en porcentaje de los costos antes reseñados, a ser abonado antes de que el buque abandone el puerto. El porcentaje será fijado por la Administración Portuaria en norma específica interna, pudiendo variar en función de los muelles afectados.

Lo anterior será sin perjuicio de que se incoe el oportuno procedimiento, para la determinación de responsabilidades por la infracción cometida.

ART. 60. – (Procedimiento de asignación de muelle). – Para la asignación de muelles, las agencias marítimas, representantes, propietarios o armadores de un buque, deberán cumplir con lo dispuesto en el Reglamento de Atraques del Puerto, en cuanto a la documentación y plazos para su entrega necesarios para solicitar la asignación de muelle. En todo caso, se deberá aportar la siguiente información:

- A. Tiempo estimado de llegada (ETA);
- B. Calado a la llegada y calado aproximado a la partida, en agua dulce;
- C. Eslora máxima y manga del buque;
- D. Tipo de propulsión (clase de máquina/número de hélices) y facilidades de maniobra especiales (p.e. propulsor de proa, etc.);
- E. Circunstancias que requieran especial precaución al acercarse al puerto o al atracar (p.e. carga que supera el ancho del buque, maniobrabilidad limitada, carga peligrosa o contaminante, etc.)

El Capitán de Puerto determinará, en casos no previstos en el Reglamento de Atraques, la prioridad de atraque para cada muelle, que tendrá carácter precario y en todo caso el armador o agente del buque cumplirán con los procedimientos de preplanificación a que se refiere el artículo 49 de este Reglamento.

ART. 61. – (Asignación de muelle a pesqueros). – A los buques pesqueros costeros, sólo se les permitirá atracar en los muelles y áreas designadas para carga y descarga de su mercadería.

Lo mismo se aplicará a aquellos barcos que operen con pescado fresco o congelado, que haya sido procesado a bordo.

En situaciones en las que el calado de un buque pesquero exceda el calado del muelle específico se podrá asignar estos buques a otros muelle, teniendo en cuenta las especiales características de su mercadería.

ART. 62. – (Movimiento de buques). – Los buques abarloados a otros buques que estén atracados en muelles o áreas de transferencia, con el propósito de entregar o tomar carga deberán, a requerimiento de la Autoridad Portuaria, moverse temporariamente, a su costo, si, a juicio de la misma, están bloqueando el ingreso o egreso de un buque pronto para ser atracado o desatracado.

De la misma forma se podrá requerir el movimiento de un buque a lo largo de un muelle, para permitir el trabajo simultáneo de otro barco.

El costo de estos movimientos ordenados por el Capitán de Puerto, será de cargo del buque beneficiado, salvo que el que se ha de mover no se hubiera ajustado a las condiciones y ocupación del sitio de atraque.

ART. 63. – (Amarre de buques). – Para amarrar y moverse al costado del muelle sólo podrán utilizarse las facilidades explícitamente destinadas a ello, como bitas de muelle, cadenas, etc., que el buque deberá usar de acuerdo a su tamaño.

El comandante del buque deberá asegurar siempre un movimiento adecuado de su nave, de acuerdo con las condiciones meteorológicas y de la marea.

Los Capitanes o Patrones vigilarán que la situación de sus buques no ocasione perjuicios a la navegación ni daños a las obras portuarias, balizas, boyas de amarre o semáforo y una vez que estuvieran amarrados, no podrán largar sus cabos sin permiso de la Autoridad Marítima, salvo en los siguientes casos:

- a) Que se declare incendio sobre el muelle o sobre otro buque abarloado al suyo y que hubiera riesgo de que el fuego lo alcanzara. En este caso, el buque podrá largar y arriar los cabos lo necesario para mantenerse a prudente distancia del muelle mientras permanezca el peligro;
- b) Cuando por causas de fuerza mayor, por ejemplo temporal extraordinario o accidente con peligro de hundimiento de otro buque abarloado, convenga hacerlo y pueda hacerse sin perjuicio para terceros.

La instalación de cabos, maromas, cables, etc. Que pueda perjudicar la correcta maniobra de otros buques, sólo está permitida con autorización expresa de la Autoridad Portuaria. Estos elementos deberán ser vigilados constantemente y retirados de inmediato cuando dificulten la maniobra de buques.

El costo de retirar estos elementos será de cargo de quienes solicitaron su instalación, incluso si fuere necesario el uso de remolcadores.

Queda prohibido:

- Amarrarse a otros buques sin autorización de la Autoridad Portuaria, como asimismo atracarse a muros que no le han sido fijados o cambiar de atracadero sin autorización.
- Amarrar las embarcaciones menores obstruyendo las escaleras de los muros y muelles. Cuando sea necesario hacerlo para embarcar tripulantes, pasajeros provisiones y otros efectos, deberán despejarse dichos lugares inmediatamente después de cumplida la operación.
- Amarrar cualquier tipo de buque o embarcación a boyas o balizas.

ART. 64. – (Facilidades de embarque/desembarque y de carga/descarga). – Las facilidades de embarque/desembarque o escalas flotantes públicas, pueden ser utilizadas con la debida autorización.

Las facilidades o escalas en concesión o permiso para el atraque de ferrys y otros buques o compañías que los tengan otorgados, están reservadas exclusivamente para los mismos. No pueden ser bloqueadas por cabos, maromas, cables o cualesquiera elementos de otros buques.

Cuando el uso de facilidades de embarque/desembarque, propias o adaptadas en muelle (buques Ro-Ro, Car-Carriers, Graneleros, etc.) sean condicionantes para la operación correcta de un buque, se otorgará a éste el derecho de “muelle Preferencial” a que se hace referencia en el artículo 28 del presente reglamento.

Cuando dos o más buques se abarloaden para efectuar operaciones de carga o descarga, estarán recíprocamente obligados a facilitarse el paso de toda mercadería o bulto manejable, mediante el uso de puentes o planchadas que no les causen averías ni perjuicios en el trabajo de cada uno.

ART. 65. – (Conexiones a tierra). – Todos los buques amarrados a muelles, buques de alta y otras facilidades de desembarque y servicios, deben proveer conexiones sólidas y seguras con ellas, que permanecerán iluminadas o señalizadas por la noche.

Estas conexiones deberán efectuarse, en su caso, de forma que no representen un peligro y obstáculo para el tráfico en tierra. Asimismo deben estar aseguradas de manera tal que no puedan ser movidas o se caigan.

Fuera de la borda de los buques atracados a los muelles no ha de haber a esos efectos, más cabos o conexiones que los necesarios para ello.

Los buques abarloados deben establecer conexiones adecuadas entre ellos.

ART. 66. – (Precauciones de buques en el muelle). – Todos los buques de ultramar amarrados en Puerto deben permanecer ubicados de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 anterior.

Si se determinase el amarre de buques abarloados a otros, el buque que esté al costado del primero deberá suministrar defensas suficientes.

Si un buque desea permanecer amarrado sin operar, el armador o su agente pedirá con anticipación un permiso especial a la Administración Portuaria y a la Prefectura, indicando la ubicación exacta, el número de tripulantes que permanecerán a bordo y otros requerimientos que sean necesarios a juicio de las Autoridades.

Todos los buques amarrados a muelle deberán utilizar los elementos de seguridad y protección del medio ambiente y las personas, que resulten necesarios a juicio de la Autoridad Portuaria. El incumplimiento de este requisito habilitará a la Autoridad Portuaria para ordenar la salida del buque fuera del recinto portuario. En su caso la zona de fondeo exterior se fijará por la Prefectura.

En particular y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 97, se tomarán las medidas necesarias para que a consecuencia de tareas de limpieza a bordo, no caigan sobre los muelles o sus instalaciones, basuras o las aguas utilizadas.

Los casos de incumplimiento de las normas referentes al supuesto anterior, cuando la entidad de las mismas lo amerite razonablemente, serán consideradas como falta muy grave, por afectar el tráfico portuario.

Se considerará falta grave la permanencia del buque más allá del tiempo de operación declarado en la solicitud de muelle. Será pasible de la sanción correspondiente el agente o representante legal del buque, en el caso que no hubiere notificado a las Autoridades esta eventualidad, habiéndosele comunicado oportunamente tal extremo por el armador o capitán del buque.

Las autoridades tomarán las medidas necesarias a los efectos que las sanciones a los buques sean liquidadas por éstos, antes de su partida del puerto.

ART. 67. – (Uso de hélices y propulsores adicionales). – El uso de hélices y/o propulsores adicionales o especiales estará permitido solamente en aquellos muelles en que se autorice expresamente y de manera tal, que ni las personas ni cualquier artefacto flotante, sean puestos en peligro por su accionamiento.

Los buques que atraquen o desatraquen con estas facilidades, deben utilizarlas con la precaución de no dañar o poner en peligro las obras e instalaciones portuarias y los buques próximos, siendo responsables de los daños que se derivasen del uso de estos elementos. Queda prohibido efectuar movimientos de hélice mientras el buque permanezca atracado, salvo autorización expresa de la Autoridad Marítima en las condiciones por ella establecidas.

Para esta operación se dispondrá un tripulante en labor de vigilancia en popa y la sala de máquinas y el puente deben estar ocupados por personal idóneo, bajo la responsabilidad del comandante del buque, que será responsable por los daños que se deriven de esta operación.

Los buques con propulsores adicionales deberán indicarlo con sus símbolos internacionales a cada lado del casco. Asimismo deben tomar las medidas adecuadas de protección, día y noche.

ART. 68. – (Objetos sobresalientes). – Los objetos sobresalientes superiores al contorno del buque y que puedan ocasionar peligro para otros buques que pasen, deberán estar declarados específicamente, como se establece en el artículo 49 literal C de este reglamento y permanecer marcados durante el día e iluminados en la noche.

Las anclas cuando no estén en uso o medien causas justificadas para que se arríen, deberán estar recogidas completamente.

Los buques con proa en bulbo deben estar señalizados con el símbolo internacional correspondiente en cada lado de la proa.

Parte 3ª: Operaciones en buque y en tierra.

ARTICULO 69. – (Rol de las Empresas y de la Compañías Operadoras de Terminal). – Las empresas estibadoras, los operadores portuarios y las Compañías Operadoras de Terminal, tal como se definen en los artículos 18 y 19 de este reglamento, deberán estar habilitados por la Administración Portuaria, como prestadoras de servicios portuarios a la mercadería, cumpliendo en todo momento los requisitos que al efecto, establecen los decretos 412/992 y 413/992.

La responsabilidad por el buen uso de las obras, instalaciones y equipos portuarios deberá ser cubierta por las empresas prestadoras de los servicios correspondientes, de acuerdo con las especificaciones del Capítulo III del decreto 412/992 y los artículos 8º y 9º del decreto 413/992 y sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos quinto y sexto del artículo 20 del decreto 412/992.

La Administración Portuaria tendrá bajo su responsabilidad el correcto mantenimiento de los muelles que administre, de las condiciones de seguridad en la navegación que le competan y de los demás bienes que constituyan el Dominio Público Portuario, como se define en el artículo 37 del decreto 412/992.

El libre intercambio de equipamiento o personal entre empresas prestadoras de servicios portuarios, estará permitido.

También se permitirá la subcontratación entre ellos y la de empresas o mano de obra especializadas (p.e. transportistas, toneleros, etc.) por parte de los operadores, para el ejercicio de sus especialidades respectivas. La compañía que efectúe estas subcontrataciones o intercambios, será responsable del trabajo de la otra compañía, el equipamiento y el personal que toma o subcontrata, como si fuera propio, a todos los efectos y desde el comienzo al final de la operación.

La responsabilidad a que se refiere el párrafo anterior no exime, a quienes son contratados, por las infracciones o accidentes que causen en forma directa o por su negligencia y omisión en el cumplimiento de su trabajo en el puerto.

ART. 70. – (Documentación a presentar por la empresa estibadora, previamente a la operación del buque). – De conformidad con lo dispuesto en el artículo 49, la empresa responsable de la operación de un barco determinado, debe preparar y presentar a la Administración Portuaria la preplanificación adecuada de la operación completa, veinticuatro (24) horas antes de la llegada del buque, basándose en los estándares de ejecución e información operacional que requiera dicha Administración, a los armadores o a quienes actúan en su representación.

Con carácter enunciativo, pero no taxativo, dicha documentación incluirá:

- A. Un programa de secuencia de carga, descarga y estiba de a bordo preparado de manera tal, que el buque pueda operar en cualquier muelle apropiado que se le asigne;
- B. Planilla de trabajos que permitan comprobar que los ETA/ETD pueden ser mantenidos en base a los estándares de eficiencia, así como en la experiencia en la ejecución de los trabajos de que se trate;
- C. Preparación del equipamiento o mano de obra adicionales o especializados. En estos casos se citará a las personas o empresas subcontratadas por su nombre o razón social;
- D. Actualización de cualquier información que afecte a la operación, derivada de la estadía en el puerto anterior, en casos en que los buques recalen en puertos a menos de veinticuatro (24) horas de travesía a Montevideo. Es armador del buque o su agente, serán responsables de comunicar al operador estas eventualidades, en el momento en que sean de su conocimiento;
- E. Declaración de disponibilidades para el suministro de condiciones adecuadas para la seguridad del trabajador que garanticen la misma, incluyendo zapatos, guantes, uniformes, cascos de seguridad, etc. y de los estándares de seguridad a ser provistos y seguidos, en base a la planificación de la operación que se formula;
- F. Otros datos o información adicional que pudiese ser requerida por la Capitanía de Puerto, en base al logro de la mayor eficiencia.

La Administración Portuaria establecerá el procedimiento y la base documental de estas informaciones, procurando, en todos los casos, la preparación por el operador de un documento único y sintético.

ART. 71. – (Horario de trabajo). – La totalidad de los turnos de trabajo de todas las entidades vinculadas a la operación en el puerto tendrán horarios coherentes de funcionamiento, sin más detenciones que las necesarias para los cambios de turno simultáneos de todos los intervinientes, durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere, como lo establece el artículo 1º de la Ley de Puertos.

Si las distintas entidades no llegaren a un acuerdo sobre los horarios de trabajo, que permitan el cambio de turno simultáneo de todos los intervinientes, el Capitán de Puerto resolverá el diferendo, mediante una norma al respecto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la ley 16.246 y su reglamentación, especialmente los literales B) y C) del artículo 71 del decreto 412/992.

ART. 72. – (Normas específicas para operación de contenedores). – Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin.

La operación de contenedores en los muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas, siguiendo la normativa interna de la Administración Portuaria y las directivas del Capitán de Puerto en materia de prioridades de atraque o por la aplicación de normas que establezcan tarifas especiales.

En los muelles a cargo de la Administración Portuaria, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcar salvo que, por su carga, resulte obligatorio. Los contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque.

Asimismo en estos muelles el otorgamiento de permiso, por la Oficina del Capitán de Puerto, para entrar en el área de operaciones administrada por la ANP con un “contenedor de último momento” (“Hot Box” o “Last Minute Container”) durante una operación de carga, será considerado solamente como caso excepcional, pudiendo ser denegado. Dichas excepciones estarán sujetas a un recargo, de por lo menos, el 100% de la tarifa de movilización de contenedores, a ser establecido por la Administración Portuaria.

ART. 73. – (Transporte interno en Terminales de contenedores). – El transporte interno durante la operación del buque –de grúa al apilamiento o del apilamiento a la grúa- deberá ser ejecutado por los vehículos de transporte de contenedores.

Las condiciones técnicas especiales a cumplir por los vehículos de transporte de contenedores deberán ser establecidas y aprobadas por la Administración Portuaria, podrán ser provistos por empresas privadas, siempre que cumplan los requisitos exigidos por la misma.

La Capitanía de Puerto o el operador de terminal implementará un sistema de orientación de tráfico en la terminal de contenedores para evitar entorpecimientos en las áreas de operación pura, teniendo en cuenta la modalidad de explotación.

ART. 74. – (Apilamiento, recepción y entrega de contenedores en la Terminal). – Los contenedores descargados deberán ser almacenados en áreas diferentes de acuerdo a su condición (lleno o vacío), la preplanificación de la secuencia de entrega, la inspección de aduana (si corresponde o no), etcétera.

Los programas de planificación del trabajo para compañías transportistas terrestres, relacionadas con la entrega de contenedores a embarcar y recepción de contenedores desembarcados o movimientos de vacíos, deben ser establecidos para utilizar el equipamiento de la terminal lo más económicamente posible y evitar entorpecimientos durante la operación del buque.

La Administración Portuaria o el operador de terminal deberá establecer el procedimiento de recepción y entrega de los contenedores, instrumentando un documento único de intercambio de contenedores, al efecto.

ART. 75. – (Procedimiento excepcional de inspección aduanera). – Los procedimientos y casuística de inspección aduanera, se establecen en la reglamentación del Puerto Libre.

La Aduana podrá acceder, en cualquier momento y previamente a la descarga, a los manifiestos y listas de carga de cada buque, que se encuentren en poder de la Administración Portuaria.

Si la Aduana considerare a priori que, excepcionalmente, será necesario inspeccionar determinados contenedores, deberá entregar al Capitán de Puerto, para comunicar al operador, la lista de contenedores a ser inspeccionados, antes de la llegada del buque a los efectos de coordinar la planificación de su descarga y ubicación separada de los demás.

Se preparará un Área de inspección de Aduana en el límite de la terminal para agrupar en ella estos contenedores y proceder a su inspección somera, evitando congestión y períodos de espera en los portones de salida.

La inspección de contenedores que requiera la desconsolidación de los mismos, se llevará a cabo en los locales determinados por la Aduana al respecto, previa notificación para la presencia de todas las partes involucradas. En ningún caso se inspeccionarán contenedores bajo el gancho de la grúa o en el área directamente afectada por la operación del buque.

En caso de mercaderías peligrosas la PNN tomará la intervención que corresponda, de acuerdo a la normativa vigente.

ART. 76. – (Contenedores vacíos). – Los contenedores vacíos que excedan el tiempo de almacenaje establecido por la Administración Portuaria, sufrirán los recargos que se establezcan en el tarifario portuario. Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria puede ordenar que dichos contenedores se retiren de la terminal portuaria, a cargo del dueño o consignatario del mismo.

El incumplimiento de lo anterior hará pasible al responsable de recargos porcentuales sobre la tarifa, a ser establecidos por la Administración Portuaria o a la consideración del contenedor como mercadería abandonada y la aplicación del régimen correspondiente, en caso de reiteración de la orden de retiro, sin que ésta sea atendida.

ART. 77. – (Contenedores con cargas peligrosas). – Los contenedores con cargas peligrosas o contaminantes deberá ser almacenadas y manipuladas de acuerdo con las Normas Marítimas de Mercaderías Peligrosas en vigor. El etiquetado adecuado y la documentación adicional para este tipo de carga deben cumplirse estrictamente.

El almacenamiento de explosivos sólo se permitirá en las condiciones establecidas por la Prefectura Nacional Naval, en un área separada y especialmente acondicionada de seguridad, pero dentro de la terminal de contenedores.

La Administración Portuaria establecerá normas especiales y específicas para este tipo de cargas, que deben ser seguidas como complementarias a las normas internacionales IMDG (Código de Mercaderías Peligrosas Marítimas Internacionales).

Las normas generales en esta materia se contienen en el Capítulo IV del presente reglamento.

ART. 78. – (Documentación requerida para contenedores). – Las empresas de estiba trabajarán con documentos estandarizados que se aplicarán por la Administración Portuaria o el operador de terminal. La ANP podrá establecer un modelo de formularios que incluirá:

A. Orden de Trabajo y Acceso al Puerto

Será el documento único de acceso al puerto. La Administración Portuaria y la Prefectura Nacional Naval permitirán el acceso, sin más requisitos, a cualquier vehículo de transporte que presente este documento a la entrada al puerto y cumpla con el procedimiento a establecer para el control de salidas.

La Dirección Nacional de Aduanas permitirá a su vez el acceso, en base a la correcta documentación aduanera a ser presentada por el conductor del medio de transporte, para el arribo o salida de carga al o del puerto, según el procedimiento que, asimismo se establezca.

En la Orden de Trabajo y acceso al Puerto se identificará a quien contrata el transporte, al transportista, al personal que entra con el medio de transporte, la carga a transportar y el área portuaria donde se encuentra;

B. Recibo de intercambio de Contenedores

Es el formulario a ser presentado en el acceso de la Terminal, para entregar o retirar uno o más contenedores. Deberá contener, al menos, los datos del contenedor, cargador, buque en que se transportó o transportará, destino del transporte terrestre, quien ordenó el movimiento y fecha de entrada o salida en el recinto.

La terminal de contenedores añadirá la fecha y hora del intercambio, quién lo recibió y quién lo entrega, con sus Cédulas de Identidad, ubicación del contenedor en la Terminal, estado de los precintos, con expresión de averías o desperfectos observados.

Si quien recibe el contenedor tuviere duda de su correcto estado o de la integridad de la carga, no deberá firmar el Recibo de Intercambio de contenedores, ya que éste servirá para probar e identificar todos los accidentes, robos y averías de la carga o el contenedor, para prevenir a la línea marítima y operadores de terminal o estibadores, frente a cualquier reclamo. El procedimiento a seguir en estos casos, se determinará por la Administración Portuaria;

C. Documentación convencional aduanera y la adicional relativa a las cargas y a la ejecución necesarias para la información y estadística portuaria;

D. Informe de ejecución de los trabajos relativos a la operación y mano de obra portuaria.

En caso de que la Administración Portuaria establezca modelos de formularios estandarizados, deberá recabar, previamente a la aprobación de los mismos, la opinión al respecto de las empresas operadoras afectadas.

Los operadores ingresarán toda la información relevante en estos documentos.

Además de estos documentos generales, los operadores portuarios pueden usar otros formularios para cargas especiales, que solamente se refieran a tráfico a actividades específicas.

ART. 79. – (Consolidado y desconsolidado). – El consolidado y desconsolidado de contenedores dentro del puerto, será efectuado solamente en la áreas designadas por la Administración Portuaria o en zonas concesionadas o permisadas al efecto.

La seguridad de los procesos y las cargas, será responsabilidad del operador a cargo de esta actividad.

ART. 80. – (Normas específicas para carga general). – Salvo que se autorice especialmente por el Capitán de Puerto, por circunstancias que demuestren una mayor eficiencia en el muelle (Artículo 82 siguiente) o por la naturaleza de las cargas, que requiera su despacho directo, toda la carga a o desde el buque, se operará por el método conocido por “carga o descarga indirecta”.

La carga general será manejada indirectamente en un sistema de dos fases.

Una fase consistirá en el movimiento de la carga del buque al depósito o rambla de primera línea y viceversa.

La otra fase será la de entrega de la carga, desde estos depósitos o ramblas, a ferrocarril o camión o su recepción desde los mismos medios de transporte.

En caso de que un operador esté trabajando en el muelle, mientras se ejecutan ambas fases de trabajo, sin que tengan que ser de la misma operación, ambas se llevarán a cabo con equipamiento y personal suficiente como para no interferir en la mutua eficiencia.

ART. 81. – (Carga general a embarcar). – La carga general a embarcar tiene que ser paletizada, unitizada o prelingada antes de la llegada al muelle.

Si la mercadería ha sido preparada para ser cargada en la manera descripta, antes de la llegada al puerto, la entrega directa al gancho podrá ser permitida expresamente y cada vez, por el Capitán de Puerto, aunque solamente si se cumplen, en todo momento, todas las condiciones siguientes:

- A. El almacenamiento de la carga en espera de embarque, en camiones o vagones de ferrocarril, debe garantizar los requerimientos de operación del operador y del buque;
- B. Los camiones y los ferrocarriles no pueden bloquear el área de operación al costado del muelle o interferir con otras operaciones en el mismo y otros muelles, ni obstruir las vías de circulación o acceso exterior del puerto;
- C. El arribo secuencial de los camiones al costado del muelle debe ser asegurado por el operador de acuerdo al progreso de la carga;
- D. El armador del buque o su agente, deberán prestar conformidad previa a este tipo de operación;
- E. Se dan las circunstancias previstas en el artículo 88 siguiente.

El incumplimiento de las normas anteriores podrá dar lugar a sancionar a los responsables, sin perjuicio de las acciones que tome el Capitán de Puerto para proteger la eficiencia operacional, como pérdida de la prioridad de muelle, o requerimientos del tipo de los previstos en el artículo 92 siguiente, en los casos en que el buque esté operando.

ART. 83 – (Utilización de las grúas para carga general). – Siempre que ello sea posible sin merma de la seguridad, las grúas de muelle o del buque, utilizarán equipamiento especial para el levantamiento múltiple de pallets, etc. en la misma virada y otro equipamiento de manipuleo para poder aumentar la eficiencia en función del tipo de carga, de modo de aprovechar la capacidad de levante de las grúas.

La limitación a estos útiles, vendrá impuesta por su idoneidad y la capacidad de levantamiento de la grúa.

En ningún caso el ritmo de trabajo de la grúa debe ser interrumpido por ningún apuntador, verificador o inspectores.

Estos tendrán la obligación de ejecutar su trabajo sin entorpecer la operación al costado del buque.

Los operadores portuarios serán responsables de cumplimiento de las normas anteriores, para lo que deberán establecer los procedimientos adecuados de operación.

ART. 84. – (Normas específicas para graneles). – Los operadores que manejan carga a granel entregarán a la Administración Portuaria el programa de la planificación del sistema de manipuleo a emplear.

Dada la larga ocupación de muelle que suelen requerir estas operaciones, los programas que hagan uso del equipamiento más eficiente y de sistemas que generen economías de escala para una carga particular, tendrán prioridad de atraque sobre los que no cumplan con dichas condiciones o lo hagan en menor grado.

En operaciones con graneles, en los casos que el CP lo exija, los buques quedan obligados a instalar entre el buque y el muelle o entre el buque y otra embarcación caso de trasbordo, implementos rígidos o flexibles, que recojan y detengan todo material que escape o se desprenda en el curso de la operación. En cualquier caso, los implementos referidos no podrán estar en contacto con los cabos de amarre.

ART. 85. – (Documentación requerida para carga general o graneles). – Además de la Orden de Trabajo y Acceso al Puerto, para cada medio de transporte y entrada al recinto, se requerirá, con carácter enunciativo pero no taxativo, la siguiente información previa para la aceptación de cargas generales o graneles a embarcar o desembarcar:

- Tipo de servicio
- Número de unidades
- Medio de transporte
- Lugar y país
- Fecha de arribo
- Nombre del barco
- Conocimiento de embarque
- Puerto de destino
- Destinatario del embarque
- Peso
- Medidas
- Envasado
- Marcas y número
- Armador o línea naviera
- Lugar y país de origen de destino
- Fecha de partida
- Call sign
- Número de registro
- Puerto de origen
- Carga peligrosa
- Parte responsable por el operador
- Parte responsable de los costos de la operación

Esta información general, correspondiente al embarque o desembarque, se entregará en una sola vez.

El Capitán de Puerto por razones plenamente justificadas, podrá eximir de la presentación de alguna de estas informaciones.

ART. 86. – (Terminales en zonas de carga general. Condiciones). – La posibilidad de otorgar una concesión o permiso a terceros para el establecimiento de una terminal de manipuleo de carga general o graneles, dentro del área portuaria y en las condiciones legales y reglamentarias existentes, debe incluir el uso preferencial del muelle y explanada, depósitos de tránsito de primera línea (detrás de este muelle), áreas de depósito abiertas, si hay disponibles y también depósitos de tránsito de segunda línea existentes en la zona. A los efectos serán siempre de aplicación del tres últimos incisos del artículo 39 del decreto 412/992.

También un área de almacenamiento abierta puede ser permitida a partes interesadas, de acuerdo a las condiciones incluidas en el Reglamento General.

Se podrán habilitar accesos directos a portones de entrada/salida y salida para estos concesionarios, a fin de evitar largos traslados a través del puerto.

Las gestiones ante las Autoridades para su obtención y los costos derivados de su instalación y mantenimiento en operación, serán siempre por cuenta del operador que solicite dicha facilidad.

ART. 87. – (Pesaje). – Los pesos de las mercaderías deben ser suministrados por balanzas públicas o privadas que reúnan la certificación de calificación adecuada y aceptada por la Administración Portuaria y, en su caso, de la Dirección Nacional de Aduanas.

En casos en los que sea posible establecer el peso del tractor y remolque o camión, la Administración Portuaria puede aceptar el destarado único del mismo. En esas condiciones, el camionero necesitará solamente presentar prueba del peso bruto para que el peso neto de la carga sea calculado.

Se podrá dar un soporte documental adecuado que certifique la tara de un camión o remolque en las condiciones que acuerden coordinadamente la Administración Portuaria y los demás interesados.

ART. 88. – (Procedimientos para programación y control de uso y ubicación de camiones, remolques y vagones de ferrocarril). – Para la operación de un buque determinado, el operador someterá a la Administración Portuaria los procedimientos de programación de transporte terrestre y ubicación de camiones, vagones o remolques para carga y descarga de mercadería, que asegure el acceso al punto de espera en iguales condiciones, a todos los embarcadores, recibidores, consignatarios o propietarios de la carga.

La Autoridad Portuaria procederá a su aprobación, lo que permitirá el uso de dichos procedimientos por la compañía del operador de terminal o estibador responsable de la operación del buque.

Ninguna operación de carga y descarga en camiones podrá efectuarse si no está de acuerdo con dichos procedimientos. La falta de cumplimiento de los procedimientos aprobados por la Autoridad Portuaria constituirá causa de rechazo del uso de las facilidades portuarias o cancelación de una asignación previamente hecha.

No estará permitida la programación de entrega directa de la carga desde camiones hacia/desde el buque. La Autoridad Portuaria puede autorizar excepciones para este procedimiento, en muelles que no sean especializados en contenedores y si, en su opinión, no hay suficientes o adecuadas facilidades de almacenamiento para realizar la operación indirecta.

Igualmente en esos casos, los buques con programas aprobados para operación indirecta tendrán una prioridad mayor para el uso del muelle, que los buques que no hayan presentado dichos programas. Se exceptúan de lo anterior las mercaderías que deban ser operadas en forma directo por razón de seguridad portuaria.

Los operadores respetarán en todo momento el libre derecho de los cargadores de elegir su transporte terrestre de acceso o salida del puerto.

Para controlar posibles transgresiones a la libre competencia o evasiones fiscales, mediante el traslado de costos de transporte a otros ítems de la operación, los operadores portuarios que faciliten transporte terrestre de las mercaderías, deberán facturar el transporte separadamente de los otros servicios prestados en el interior del recinto portuario.

ART. 89 – (Límites de peso para muelles o áreas operativas). – Cada operador o parte interviniente en tareas operativas dentro del área portuaria y especialmente en los muelles, debe cumplir con los límites de distribución de peso para depósitos y muelles establecidos y actualizados por la Administración Portuaria.

Cada operador debe respetar los límites de carga por metro cuadrado, carga por eje, etc. permitidos en cada caso y no puede usar, no ordenar el uso, de vehículos, equipos o elementos de carga que superen esos límites.

ART. 90. – (Responsabilidad por daños a la infraestructura, instalaciones y equipos). – Los usuarios de la infraestructura, instalaciones y equipos públicos del puerto, incluyendo vehículos, medios de transporte, embarcaciones, etc., serán responsables por todo daño resultante del uso indebido o negligente de los mismos. La Administración Portuaria y/o el operador de una terminal, se reservan el derecho de reparar o reponer, por sí mismos o contratando con terceros, todos los daños a la propiedad que administran, incluyendo averías a los muelles, depósitos o ramblas, equipamiento, sendas, vías, facilidades de taller, o de suministros, iluminación, etc. Lo anterior será sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere recaer por los daños causados y su obligación del pago de los mismos, debidamente actualizados en su valoración, junto con los intereses, costos y honorarios que se puedan incurrir en su cobranza.

La Prefectura Naval del Puerto, de oficio o a denuncia de la Autoridad Portuaria, armadores y/u operadores, podrá ordenar la detención de cualquier vehículo, medio de transporte, buque, embarcación, etc. que pueda considerarse responsable por cualquier daño a la infraestructura, instalaciones y equipos, hasta que se efectúen las necesarias pericias técnicas que dejen constancia de la situación ocurrida o se otorgue suficiente seguridad para cubrir todos los daños, intereses, costos y honorarios que pudiesen derivarse del procedimiento a causa de la misma. Esta disposición no está provista, ni debe ser usada para prolongar la estadía de buques inmovilizados en el puerto más allá de lo necesario para la estricta salvaguarda del derecho de terceros, ni para hacer responsable a cualquier usuario del puerto por daños causados por negligencia y omisión no imputables al buque.

ART. 91. – (Requerimientos para trabajo continuo, con máxima productividad). – Para disminuir la congestión normal o prevista en un muelle o muelles la normativa de la Administración Portuaria o el Capitán de Puerto podrán requerir de cualquier buque en operación o próximo a atracar, que trabaje continuadamente hasta completar la carga/descarga, empleando el máximo de medios humanos y materiales de estiba, equipamiento y métodos operativos utilizados.

El costo de los anteriores medios será por cuenta del buque o de quien contrate la operación. Si el requerimiento a los agentes y/o armadores del buque, para la carga o descarga continua es rechazado, el buque deberá liberar inmediatamente el muelle a su costo.

La reasignación del muelle para completar la carga o descarga, se hará según estime conveniente el Capitán de Puerto, de acuerdo a lo que se establezca en el Reglamento de Atraques.

En el caso de rechazo antes indicado, se aplicará un recargo porcentual de la tarifa de muellaje, a fijar por la Administración Portuaria, por cada hora o fracción que se tarde en abandonar el muelle. Si el Comandante del buque, una vez requerido por el Capitán del Puerto, no retirare el barco del muelle, el Capitán de Puerto podrá ordenar el remolque fuera del muelle y a costo del buque requiriendo para el cumplimiento de su orden el concurso de la Prefectura del Puerto, si fuere necesario.

Este procedimiento no será de aplicación si ha cesado la operación del buque por circunstancias no imputables a él o a sus responsables o a la carga y en las cuales ningún otro barco similar podría trabajar razonablemente.

ART. 92. – (Requerimiento de desocupación de muelle para buques). – Cualquier buque que se niegue a desocupar el muelle luego de completada la operación programada, a solicitud del Capitán de Puerto, pagará un recargo porcentual, a fijar por la Administración Portuaria, sobre la tarifa de muellaje, por cada hora o fracción transcurrida sin abandonar el muelle, comenzando el cómputo dos (2) horas después del aviso pertinente.

La penalización se calculará adicionalmente a los cargos de desatraque y atraque establecidos en la tarifa.

Si el Comandante del buque no cumpliera con la orden de retiro, el Capitán de Puerto podrá ordenar que el buque sea remolcado, en los términos del penúltimo inciso del artículo anterior.

ART. 93. – (Responsabilidad por pérdida o avería de la carga). – Las partes involucradas en el tráfico, transporte, manipuleo, depósito o cualquier otra forma de custodia de las cargas, serán responsables de lo que acontezca con ellas en tanto estén bajo su custodia, exceptuándose de ello los casos de guerra, disturbios, huelgas o conmoción civil. Sin embargo, esta provisión no liberará a la Administración Portuaria, al prestador de servicios portuarios o al Operador de Terminal, de cualquier responsabilidad que pudiera surgir de su propia negligencia y omisión.

ART. 94. – (Obligación de mantener despejadas las vías férreas interiores y una vía de tránsito vehicular). – Cada buque, su armador, chateadores o agentes a los cuales se les ha asignado el uso de algún muelle, segmento de muelle o facilidad, en lo que a su actuación corresponda, y las compañías prestadoras de servicios portuarios que estén utilizando y ocupando el mismo, tendrán la obligación de mantener libre, a requerimiento de la Capitanía de Puerto, una zona de tres (3) metros desde la línea central de cualquier vía de ferrocarril o grúa de muelle para cumplir con los requerimiento de tráfico ferroviario y operación de la grúa.

El incumplimiento de este requerimiento, comportará la orden de detención de las operaciones y, de no reanudarse de inmediato en condiciones satisfactorias, el abandono del muelle por el buque, de acuerdo al procedimiento determinado en el Artículo 92 de este reglamento.

Los operadores portuarios deberán organizar las operaciones de manera tal que se mantenga expedita una vía para el tránsito de vehículos policiales, de bomberos y de la Autoridad Portuaria, para lo cual se estará a lo que en todos los casos ordene ésta.

ART. 95. – (Limpieza del muelle). – Será responsabilidad de cada buque y su operador, la limpieza inmediata del muelle al término de las operaciones de carga y descarga. Los derrames de carga a granel sólidos o líquidos y todo desecho, basura o escombros deberá ser retirado dejando al muelle en las condiciones sanitarias y de limpieza preexistentes. El transporte y la disposición final de los residuos retirados del puerto, deberán respetar lo establecido en las normas previstas al respecto.

Asimismo, una vez terminadas las operaciones, el operador portuario deberá retirar toda herramienta, utensilio y objeto utilizado que no corresponda permanecer en el muelle.

La falta de limpieza y de mantenimiento de las condiciones higiénicas, transcurrido un plazo de dos (2) horas de finalizada la operación, dará derecho al Capitán de Puerto, a su discreción y con una (1) hora de preaviso, a solicitar a la Administración Portuaria, para proceder a la limpieza, por sus medios.

El causante de estos gastos deberá pagar a la Administración Portuaria el costo real de los mismos, más un recargo porcentual de la tarifa de muellaje a la carga, a establecer por la Administración Portuaria.

C A P I T U L O I V

LA SEGURIDAD EN EL ÁREA PORTUARIA

ARTICULO 96. – (Seguridad. Régimen general y responsabilidad de los usuarios). – Quienes actúen en los puertos, Administración o usuarios, estarán obligados:

- A. Al cumplimiento de las normas de seguridad que se dicten por la Administración Portuaria y la Prefectura Nacional Naval;

- B. Al cumplimiento de todas las normas locales y/o nacionales pertinentes;
- C. Al uso y manipulación correctas y responsables de los medios, instalaciones o mercaderías;
- D. A la contratación y mantenimiento al día de las pólizas de seguros que requiera la Administración Portuaria para cobertura de riesgos y responsabilidades. Estos seguros serán independientes de los de automóviles o maquinarias normalmente contratadas en plaza.

Quienes incumplan estas pautas de actuación, serán responsables por los daños causados, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionatorio general de los puertos, en su caso.

ART. 97. – (Actividad prohibidas). – Queda prohibida, por causa de seguridad, cualquier actividad que represente riesgo para la integridad, el mantenimiento de maquinarias y equipos en correcto funcionamiento o la propiedad de las personas, las construcciones, instalaciones, medios de transporte y movilización de cargas, mercaderías, objetos y cualesquiera otros bienes que se encuentren en el recinto portuario o formen parte del mismo.

Especialmente, pero sin carácter exhaustivo, quedan prohibidas las siguientes actividades:

- A. Fumar en los muelles públicos u otras facilidades portuarias bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria y en las proximidades de los muelles, a una distancia menor de 15 metros del borde de los mismo, cuando así estuviere indicado.
Podrán establecerse, por el Capitán de Puerto, zonas autorizadas especialmente para fumar.
- B. Fumar en la cubierta o bodega, de cualquier barco amurado a un muelle del Puerto o abarloado a otro buque, así como tirar cualquier objeto encendido desde un buque;
- C. Emplazar cualquier obstáculo que constituya impedimento para el normal uso o funcionamiento de cualquier elemento o aparato contra incendio en cualquier muelle o emplazamiento;
- D. La remoción o rotura de los precintos en las mangueras de incendio o tomas de incendio en los muelles o el uso de agua de dichas mangueras o tomas, para otros propósitos que no sean el de extinguir un fuego. El operador o cualquier persona que esté en conocimiento de dichos sucesos, deberá informar inmediatamente a la Administración Portuaria o a la Prefectura Naval del Puerto;
- E. El almacenamiento de combustibles, destilados o cualquier producto líquido derivado del petróleo, salvo aceites lubricantes, en los depósitos de los muelles.
Se permitirá el recito en el muelle, para un buque atracado, de combustibles, destilados o productos líquidos derivados del petróleo, pero no se permitirá que permanezcan en el muelle durante la noche, ni su ubicación próxima a algodón, harina o cualquier carga inflamable o sensible a su contacto.
No se permitirá la ubicación o permanencia en los muelles, con destino a su embarque, de bultos o envases con filtraciones, debiendo ser retirados del muelle inmediatamente, bajo la responsabilidad de quien los recibió;
- F. El depósito o estacionamiento, durante los horarios fuera de operación, de automóviles o camiones en los muelles, con excepción de lo indicado más adelante.
El estacionamiento de cualquier equipo dotado con motor o motores abastecidos por combustibles derivados del petróleo, será permitido cuando su presencia en el muelle sea necesaria para el funcionamiento del puerto o del buque debiendo poseer constancia vigente de inspección técnica emitida por la Administración Portuaria;
- G. Operar cualquier vehículo en cualquier muelle o lugar del puerto, cuando ello interfiera en la eficiencia de las operaciones, a juicio del Capitán de Puerto. Los automóviles de uso privado solamente podrán circular y estacionar en áreas autorizadas al efecto. No se permitirá la circulación o estacionamiento de automóviles privados en los muelles. El Capitán de Puerto resolverá específicamente sobre los posibles conflictos de tránsito, asociados con la operación de la Terminal de Pasajeros en temporada alta, dentro del contexto de la eficiencia portuaria;
- H. El uso de chimeneas, sopladores, caños de escape, etc. que emitan un humo denso en cualquier buque, instalación, vehículo o medio de movilización de cargas;
- I. La obstrucción de muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material y objeto que no forme parte de la carga.
El incumplimiento de esta regla, a partir de las veinticuatro (24) horas del aviso dado por la Prefectura a los responsables de los bienes, acarreará el removido y almacenamiento de los mismos y el inicio del procedimiento para su declaración como bienes abandonados y su enajenación. Cualquier costo o reclamación de terceros que se derivare de estas operaciones, será de cuenta del responsable de los bienes objeto del procedimiento;

- J. Ocupar la franja libre de tres (3) metros desde las vías más cercanas e impedir el acceso de vehículos a que se refiere el Artículo 94 de este reglamento, la obstrucción del libre pasaje de cualquier ferrocarril o grúa y cualquier actividad que ponga en peligro la seguridad de las instalaciones y equipos de los ferrocarriles, de las grúas de muelle o de su personal operativo;
- K. Arrojar bultos desde o hacia los buques, en operaciones de carga o descarga, aprovisionamiento, etc. El incumplimiento de las normas anteriores se considerará como infracción grave.

ART. 98. – (Soldadura a bordo, encendido de fuegos y objetos candentes). – Los trabajos de soldadura eléctrica u oxiacetilénica o el ejercicio de otras tareas que involucren llamas o producción de calor en los muelles, los buques atracados a ellos o abarloados a otros atracados o dentro de los depósitos portuarios, sólo podrán ser realizados con autorización previa de la Prefectura, otorgada por escrito para cada acción en concreto y expuesta en lugar visible en la zona donde se desarrollen los trabajos.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

ART. 99. – (Fumigaciones). – Cuando se requiera la fumigación de un área portuaria, los responsables deberán entregar un preaviso ante la Capitanía de Puerto, con diez (10) días de anterioridad, para aprobación del Capitán de Puerto y la Prefectura Nacional Naval. La solicitud será presentada ante la Capitanía de Puerto, quien notificará de inmediato a la PNN. La autorización o denegación conjunta de ambas Autoridades deberá comunicarse a los solicitantes en el plazo máximo de cinco (5) días.

En el preaviso se especificará la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar efectos inmediatos y secundarios por intoxicación con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado.

Asimismo se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas nacionales y locales relativas a la fumigación.

No se podrá iniciar la fumigación sin la autorización escrita de las Autoridades antes reseñadas, debiendo seguirse sus indicaciones en cuanto a la señalización de la actividad y su zona de influencia.

En el supuesto de urgente necesidad de fumigación, derivada de orden de las autoridades sanitarias, La Capitanía de Puerto aplicará un procedimiento especial de urgencia, notificando a la PNN, para proceder de inmediato a la fumigación.

Sin perjuicio de la anterior, se incoará el procedimiento para determinar si la urgencia se derivó de condiciones imputables a omisión o negligencia de los responsables, en cuyo caso se aplicará el régimen sancionatorio aplicable al incumplimiento de las obligaciones en este ítem. El incumplimiento de las reglas contenidas en este artículo, se considerará como infracción muy grave.

ART. 100. – (Polución de área portuaria. Basuras y desperdicios). – Sin perjuicio de que la Administración Portuaria establezca los oportunos mecanismos para limpieza y recogida de residuos y de la responsabilidad de quienes operan en los muelles, expresada en el Artículo 95 de este reglamento, todos los implicados en la actividad portuaria deberán respetar los contenidos de la convención internacional para la Prevención de Polución de los Barcos (MARPOL). En especial:

- A. En cumplimiento del Anexo I de la Convención MARPOL, un buque que desee descargar desperdicios aceitosos debe contratar la descarga con una compañía debidamente autorizada.

Todos los requerimientos relativos a las empresas autorizadas deben ser fijados por la Administración Portuaria, en cumplimiento de la reglamentación vigente.

Las operaciones de descarga deben ser informadas previamente a la Capitanía de Puerto y a la Prefectura Nacional Naval. En caso de terminales especializadas, se notificará al jefe de operaciones de la terminal, antes de concretar esta operación;

- B. El Anexo V de la Convención MARPOL requiere existan facilidades de recepción disponibles para aquellos buques que expresen, con anticipación, la necesidad de retiro de los desperdicios generados en él.

Para poder cumplir los requerimientos marítimos y de comercio a través del puerto, la Administración Portuaria deberá preparar una lista actualizada de empresas idóneas para la recepción de desperdicios y su disposición final.

Los concesionarios de áreas portuarias o de terminales o facilidades que signifiquen el uso preferencial de muelles, deberán disponer de facilidades de recepción de residuos acordes con los requerimientos de su actividad y los específicos contenidos en sus cláusulas concesionales.

Para residuos especiales se podrán disponer facilidades generales de puerto, que podrán ser públicas o privadas. Quienes deseen utilizar alguna de estas facilidades, deberán avisar a la Capitanía de Puerto con veinticuatro (24) horas de anticipación, de la intención de un buque de descargar desperdicios en ella, de forma que se pueda programar el trabajo, sin causar demoras indebidas a los buques.

La Administración Portuaria deberá asegurar el suministro de medios públicos o privados de recepción de residuos de alimentos, plantas, carne y otros desperdicios orgánicos potencialmente infecciosos, a solicitud del buque.

Estos desperdicios orgánicos deben ser manejados en medios considerados idóneos por la Sanidad Vegetal, Animal y Marítima. La Autoridad Portuaria mantendrá una lista de las facilidades de recogida y tratamiento existentes y de las empresas habilitadas para ello, en su caso. El incumplimiento de estas normas se considerará infracción grave.

ART. 101. – (Evacuación de aguas servidas). – La evacuación de aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario, está estrictamente prohibida y será considerada como una falta grave. Lo anterior es sin perjuicio de las competencias de la Prefectura Nacional Naval en las aguas jurisdiccionales nacionales.

ART. 102. – (Descarga de lastre o desperdicios). – La descarga de lastre, líquidos de sentinas, desperdicios, basura, escombros o cualquier tipo de residuos en las aguas del recinto portuario, canales de acceso y circulación o en cualquiera de las instalaciones portuarias, está estrictamente prohibida y se considerará infracción grave.

Para realizar estas operaciones deberá, previa notificación a la PNN, contactarse directamente con la Administración Portuaria o, en su caso, con las empresas habilitadas para bombeo de aceite o fango, recolección de basura o desperdicios sólidos y actuar según las disposiciones de la Convención MARPOL.

ART. 103. – (Mercaderías peligrosas). – Se considerarán mercaderías peligrosas aquellas que cumplen la descripción del Código Marítimo Internacional de Mercaderías Peligrosas (IMDG) de la OMI y las que específicamente se declaren como tales por la Administración Portuaria y la Prefectura Nacional Naval.

Los cargadores, los transportistas, sus representantes y operadores, serán responsables de la existencia y mantenimiento en correcto estado de las etiquetas indicadoras de las distintas clases de mercaderías peligrosas, mientras estas están bajo su custodia.

Cada clase de mercadería peligrosa tiene su propia etiqueta, la cual será puesta en el contenedor (en los cuatro lados) o en la piezas individuales de carga general, en lugar visible en su exterior, haciendo constar, al menos, el nombre técnico correcto de la sustancia de que se trate, tal como figura en el Índice General del Código IMDG.

Estas etiquetas deberán permanecer o ser respuestas en los contenedores o envases, incluso, en los casos en que esté indicado, cuando estén almacenados vacíos y limpios, después de haber contenido mercadería tóxicas o contaminantes.

Para conocimiento general se incluyen las clases siguientes:

- A. Clase 1: explosivos, municiones, pirotécnicos;
- B. Clase 2: gases comprimidos, líquidos o bajo presión;
- C. Clase 3: líquidos inflamables;
- D. Clase 4: materiales sólidos inflamables, materiales susceptibles de combustión espontánea, materiales susceptibles de combustión instantánea en contacto con el agua;
- E. Clase 5: sustancias o agentes comburentes y peróxidos orgánicos;
- F. Clase 6: sustancia tóxicas e infecciosas;
- G. Clase 7: materiales radioactivos;
- H. Clase 8: sustancias corrosivos;
- I. Clase 9: sustancias peligrosas varias.

ART. 104. – (Anuncio previo de las mercaderías peligrosas a bordo de buques). – Los armadores o sus agentes deberán anunciar en forma precisa todas las mercaderías peligrosas, con anterioridad al arribo y de acuerdo a las normas de este reglamento, artículo 49 literal C y las específicas de aplicación.

El Capitán de Puerto podrá denegar el permiso de descarga o circulación de estas mercaderías en la zona portuaria, cuando así lo aconseje a la seguridad de las personas o de las mercaderías y bienes portuarios.

Si el último puerto de partida está a menos de veinticuatro (24) horas de Montevideo, se deben informar posibles cambios surgidos en la lista de carga peligrosas a la salida del buque de dicho puerto.

El anuncio de cargas peligrosas debe contener la información sobre número, contenido y peso de las piezas individuales con su exacto nombre técnico, número del código de Nacional Unidas (UN CODE) clase y subclase y para líquidos inflamables el punto de combustión, nombre del buque, consignatario y destino final de las cargas.

Será responsabilidad de los armadores o sus agentes la correcta "declaración mencionada y el mantener actualizada esta información, tanto para los operadores, como para las Autoridades.

ART. 105. – (Condiciones de manejo y almacenamiento de mercaderías peligrosas). – Se deberán cumplir todos los requisitos de seguridad y precauciones establecidas para el Puerto de Montevideo, que se contendrán en el Manual de Seguridad Portuaria y Cargas Peligrosas, a preparar por la Administración Nacional de Puertos.

Con carácter general y en el período de ínterin hasta la puesta en vigencia del citado código, se cumplirá con los requisitos establecidos en la actualidad y, especialmente, los siguientes:

- A. Deberán mantenerse zonas de almacenamiento separadas, limpias y secas, tanto a bordo del buque, como en tierra;
- B. Cualquier accidente en conexión con las cargas peligrosas debe ser avisado inmediatamente al Capitán de Puerto, Prefectura y Bomberos. Esto incluye averías en envases y cualquier posibilidad de filtración o derrame de estas cargas;
- C. En los casos de avería del envase o de mercadería peligrosa mal empaquetada, el Capitán de Puerto deberá requerir la intervención de la Prefectura y la de un inspector autorizado, en relación con la posibilidad su remoción o tratamientos especiales para evitar accidentes con la determinación de responsabilidades por el estado del envase o de la carga;
- D. La pérdida de mercadería peligrosa debe ser informada inmediatamente al Capitán de Puerto y a la PNN.

El incumplimiento de estas reglas serán considerada como falta muy grave.

ART. 106. – (Normas de seguridad para el equipamiento de manejo de cargas). – el equipamiento de manejo de cargas debe cumplir con los estándares de seguridad nacional e internacional y con los requerimientos del manual de Seguridad Portuaria y Cargas Peligrosas.

La Administración Portuaria será responsable de ejercer inspecciones periódicas que aseguren el cumplimiento de las normas de seguridad por quienes trabajan en el puerto y recalen en él.

Lo anterior no exime de la responsabilidad de los implicados en el mantenimiento continuo de las condiciones de seguridad de sus equipos.

ART. 107. – (Precauciones para el manejo de explosivo). – Las personas que deseen manejar, cargar, descargar o transportar mercaderías peligrosas, Clase "1" o explosivos militares, deben presentar una solicitud por escrito al Capitán de Puerto y a la PNN, de acuerdo con las normas y regulaciones del puerto, cuya aplicación debe estar acompañada de todos los permisos y aprobaciones requeridas por las leyes y normas locales y nacionales.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

ART. 108. – (Señal de incendio). – Si ocurriere un incendio a bordo de cualquier buque surto en el Puerto, el mismo deberá hacer sonar largos toques de sirena o silbido, con duración de cuatro a seis segundos cada una. Dicha señal debe ser repetida a intervalos para atraer la atención, sin perjuicio de la utilización adicional de cualesquiera otros medios para reportar el incendio y actuar de acuerdo con la normativa al respecto.

El incumplimiento de esta norma se considerará como una falta muy grave.

ART. 109. – (Movimiento de buques para proteger la propiedad o para facilitar la navegación o el comercio). – En caso que sea necesario mover algún buque en el interior del puerto, para facilitar la navegación o el comercio, o proteger otros buques o propiedades, la Prefectura Nacional Naval lo comunicará al Capitán de Puerto, para que éste curse la orden oportuna y haga cumplir el movimiento de dicho buque, siguiendo el procedimiento general establecido.

Si, cumplido el procedimiento general, los responsables del buque no acataren la orden de cambiarlo a la posición indicada, la Prefectura Naval, en el ejercicio de sus competencias y de acuerdo a las normas legales en vigencia podrá abordar el buque con la asistencia necesaria para cambiarlo de posición.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

ART. 110. – (Buques sobrecargados y no navegable). – Si un buque presenta sobrecargas o se observan indicios referentes a posible falta de navegabilidad o peligro para la carga, la tripulación y otros buques, la Prefectura Nacional Naval actuará en consecuencia por sí o mediante comunicación del Capitán de Puerto.

ART. 111. – (Buques o artefactos hundidos o flotando a la deriva). – cualquier persona que aviste o sepa de la existencia de un buque o artefacto flotando a la deriva o necesitando ayuda en los Puertos y la zona de influencia de sus accesos, elementos flotantes de un buque hundido o situaciones similares, deberá informar inmediatamente a la Prefectura Nacional Naval, de acuerdo con la normativa existente en la materia.

ART. 112. – (Disposición Final. Marco reglamentario específico vigente). – Las normas reglamentarias vigentes son, a la fecha de promulgación de este Decreto, las siguientes:

- A. Decreto 412/992 de 1° de setiembre de 1992 – Reglamento General de la Ley de Puertos 16.246;
- B. Decreto 413/992 de 1° de setiembre de 1992 – Reglamento de Habilitación de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios;
- C. Decreto 533/993 de 25 de noviembre de 1993 – Estructura Tarifaria;
- D. Decreto 534/993 de 25 de noviembre de 1993 – Cuerpo Normativo Tarifario General de los Puertos del Uruguay;
- E. Decreto 57/994 de 8 de febrero de 1994 – Régimen General de los Servicios Portuarios, y en lo que no se opongan a este Decreto;
- F. Decreto 100/991 de 26 de febrero de 1991 – Reglamento de Uso de Espacios Acuáticos, Costeros y Portuarios;
- G. Decreto 323/991 de 21 de junio de 1991 y sus modificativos 628/992 de 21 de diciembre de 1992 y 3/993 de 5 de enero de 1993, sobre sistema de visita de Libre Plática;
- H. Decreto 426/992 – Reglamento Orgánico del Servicio de Búsqueda y Salvamento de 9 de setiembre 1992;
- I. Régimen de Atraque de Buques, Resolución de Directorio 1501/2807 de 1° de diciembre de 1993;
- J. Reglamento General de Prácticos – decreto 308/986 de 10 de junio de 1986;
- K. Reglamento de Disciplina de los Prácticos – decreto 35/976 de 24 de enero de 1978.

Artículo 2°. – Este Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 3°. – Comuníquese, publíquese, etc. –

Comentario [DdMM1]: El presente documento fue elaborado por el S/O/S José Machado y los M/P Alejandro De Rosa, Verónica Ruiz y María Escandón.