



**REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY  
PREFECTURA NACIONAL NAVAL**

**Disposición Marítima N° 91**

Montevideo, 5 de noviembre de 2003.-

**REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE LA TERMINAL M'BOPICUÁ  
(RÍO URUGUAY)**

**VISTO:** I) El comienzo de la operación del Puerto de la terminal M'Bopicua en el Río Uruguay y habiendo los representantes de la mencionada terminal conjuntamente con representantes de la autoridad marítima llegado a una redacción de un reglamento del Puerto.

II) Que el objetivo del mencionado reglamento es delimitar las grandes áreas involucradas, así como contribuir en los aspectos de seguridad de la navegación, maniobras de buques, comunicaciones, prevención y preservación del medio ambiente y normas generales de seguridad.

**CONSIDERANDO:** I) Que al existir áreas de responsabilidad de la autoridad marítima así como de privados, es necesario adoptar criterios que permitan el desarrollo de las actividades de todos los involucrados.

II) Que próximamente comenzarán a operar buques de gran porte en el mencionado Puerto.

**ATENTO:** I) Al asesoramiento realizado por las dependencias involucradas.

II) A lo establecido en el Decreto del Poder Ejecutivo 256/992 - Organización y Funciones de la Prefectura Nacional Naval.

**EL PREFECTO NACIONAL NAVAL**

**DISPONE:**

1. Promulgase el reglamento Marítimo del Puerto de la Terminal Logística M'Bopicua.
2. La redacción del mismo es la contenida en el Anexo "ALFA".
3. Esta Disposición no libera la obligación de Capitanes o Práctico de llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino y de tomar las medidas necesarias para mantener la Seguridad del buque y de terceros.

***CONTRA ALMIRANTE***

***TABARE DANERS EYRAS***

***Prefecto Nacional Naval***

**ANEXO "ALFA"**  
**REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE LA TERMINAL M'BOPICUA**  
**(RÍO URUGUAY)**

**CAPÍTULO I**

**TERMINAL LOGÍSTICA M'BOPICUÁ**

La Terminal Marítima, con todas sus facilidades e instalaciones en tierra es de concesión de la Terminal Logística e Industrial M'Bopicuá, designada en adelante como Terminal.

La misma posee dos centros de operaciones estrechamente vinculados, uno constituido por el muelle y explanada de acopio de rollizos, y el otro que es el centro de procesamiento de madera.

El muelle de la Terminal está situado sobre el Canal Secundario, a la altura del Km 106 del Río Uruguay, al Sur de la Isla Caballos y del Paso Ñandubayzal, sobre la costa y en Jurisdicción uruguaya.

Es una estructura continua, paralelo a la costa, en la orientación Este-Oeste, de 192 m de longitud y 50 m de ancho operacional, con dos Duques de Alba para complementar las operaciones de amarre y desamarre para buques hasta el tipo POST-PANAMA, con un calado máximo de 36' (36 pies).

**CAPÍTULO II.**

**DEFINICIONES GENERALES.**

1) PUERTO. Entiéndase por puerto el espejo de agua adyacente al contorno de la costa, comprendiendo el muelle M'BOPICUÁ el cual se encuentra delimitado por los puntos unidos por la línea imaginaria en orden numérico.

Punto 1	Lat.: 33° 06.347'S	Long.: 58° 11.255'W
Punto 2	Lat.: 33° 06.138'S	Long.: 58° 11.355'W
Punto 3	Lat.: 33° 06.227'S	Long.: 58° 12.306'W
Punto 4	Lat.: 33° 06.541'S	Long.: 58° 12.306'W

2) ANTEPUERTO. Entiéndase por el Antepuerto, el espejo de agua comprendido desde la línea imaginaria que une el sistema luminoso de bifurcación del Canal, situado al oeste de la Isla Abrigo con la marca lateral de estribor color rojo, hasta la línea imaginaria Norte-Sur que pasa por la boya N° 6 del Canal de navegación secundario. Lat.:33°06'07.011S Long.:58°10'32.213W.

El Antepuerto es una Zona Libre destinada a facilitar las evoluciones de los buques que entren o salgan por el Canal Secundario, haciéndolo con el máximo de seguridad, por lo que ningún buque podrá fondear en ella sino en los casos de absoluta necesidad y con autorización de la Autoridad Marítima.

3) RADA. Entiéndase por Rada al lugar de fondeos de buques a la espera de ingreso a la zona de Puerto M´Bopicuá. La misma está ubicada aguas abajo del Puente Internacional Libertador General San Martín, sobre la margen uruguaya del Río Uruguay, haciendo través con la desembocadura del Arroyo Ensenada ( Km 100 al 102.5 del Río Uruguay).

La Autoridad Marítima podrá autorizar el fondeo de buques en la Rada del Puerto de Fray Bentos si las circunstancias operacionales o de seguridad así lo exigieran.

### **CAPÍTULO III.**

#### **SEGURIDAD EN LA MANIOBRA**

1) **CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LA MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE.** El área de maniobra tiene diversas profundidades mayores a la Línea de atraque que se encuentra en correspondencia con la ISOBATA de los 10 m de profundidad.

El buque deberá ser asistido para la maniobra de desatraque y pasaje bajo el Puente, con dos Remolcadores con un bullard pull suficiente para efectuar dicha maniobra segura.

Para la maniobra de atraque será asistido por Remolcadores cuando las condiciones de viento y corriente hagan insegura dicha maniobra.

Antes de comenzar la maniobra de atraque y desatraque se deberá verificar que el equipamiento, embarcaciones auxiliares de apoyo adecuadas y personal de amarre en el muelle, estén en condiciones de asistir al buque en la maniobra.

Se dará cumplimiento a las Reglas de Rumbo y Gobierno para evitar colisiones en el Río, Puerto, Antepuerto y Rada de acuerdo al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, y a las disposiciones del Digesto sobre el uso del Río Uruguay de C.A.R.U.

2) **DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE.** El área está delimitada por los siguientes vértices desde el muelle:

- a) Vértice N.E. Situación Lat.: 33° 06.138´S Long.: 58° 11. 355´W
- b) Vértice E. Situación Lat.: 33° 06.347´S Long.: 58° 11. 255´W
- c) Vértice NW. Situación Lat.: 33° 06.227´S Long.: 58° 12. 306´W
- d) Vértice W. Situación Lat.: 33° 06.541´S Long.: 58° 12.306´W

Los vértices N.E. y N.W. se encuentran balizados con marcas laterales de babor color blanco, forma cilíndrica (boyas), marca a tope con cilindro blanco de luz color blanco y los vértices E y W se encuentran balizados con marcas laterales de estribor color verde y rojo.

## **CAPÍTULO IV**

### **RECALADA**

#### **1) CARACTERÍSTICAS GENERALES**

Inicialmente, el buque que se aproxima a la Terminal de M'Bopicuá navegando por el canal principal del Río Uruguay, dejando por estribor el Puerto de Fray Bentos, avistará a unos 6,5 km aguas arriba, al Puente Internacional Libertador General San Martín, que tiene un espacio libre vertical de 42 m (gálibo vertical).

Para ingresar al canal secundario de acceso a la Terminal, los buques caerán hacia estribor donde el Río tiene aproximadamente 400 mts. de ancho limitados por los Bancos N y S del Canal y con una profundidad de 10 mts. Pasando el sistema luminoso de bifurcación del Canal Principal, el Canal secundario se encuentra balizado en toda su extensión hasta arribar al muelle.

#### **2) PRECAUCIONES PARA EL ACCESO AL MUELLE**

- a) El Capitán deberá tomar precauciones con el nivel de las aguas, proximidades a las costas, el tráfico de buques y las condiciones ambientales de viento y corrientes.
- b) La información meteorológica del área y altura de las aguas pueden obtenerse con la Estación Costera del Centro de Control de la Prefectura del Puerto de Fray Bentos (C.W.C.25).
- c) Las instalaciones y sistema de balizado permiten todo tipo de maniobra de los buques en horas nocturnas.
- d) No se autorizará el arribo o zarpe de la Terminal, cuando la velocidad del viento afecte el buen gobierno del buque y la visibilidad sea menor a 600 m.

## **CAPÍTULO V**

### **COMUNICACIONES**

- 1) El sistema de comunicaciones en el Río Uruguay entre el buque y las Estaciones Costeras, se cumplirá en un todo de acuerdo al Sistema Combinado de Información y Control para la Seguridad de la Navegación (SICOSENARU) implementado por

la C.A.R.U. para la seguridad de la navegación en el río. También serán aplicables las disposiciones establecidas en la Información Marítima Publicada - I.M.P. (Decreto del P.E. N° 77/997 de fecha 11 de marzo de 1997).

- 2) Los buques que ingresen a la zona del antepuerto y puerto M' Bopicuá abandonarán las comunicaciones con la correspondiente Estación Costera de Guardia (FW), pasando a depender del Centro de Control de Servicios de Operaciones Portuarias (FP) instalado en el muelle, quien realizará las coordinaciones para el ingreso y egreso del buque a la zona.
- 3) Este Centro de Control (FP) estará instalado en un lugar elevado, en el muelle, donde tenga un control visual del puerto y antepuerto, contando con el máximo de ayudas para contribuir a la seguridad de la navegación y de las obras erigidas, como ser: radar de puerto, anemógrafo, correntómetro, tabla de marea, equipos de comunicaciones e información meteorológica.
- 4) Los Buques deberán comunicar a este Centro de Control M'Bopicuá:
  - a) DE ENTRADA. Solicitará autorización para dirigirse al muelle y una vez en la zona, para comenzar la maniobra de amarre, comunicando la finalización de la misma.
  - b) DURANTE LA OPERACIÓN. Comunicará comienzo y finalización de la maniobra de carga y descarga, así como cualquier otra novedad que surgiera de la misma.
  - c) DE SALIDA. Solicitará autorización para comenzar maniobra de zarpada, comunicando cuando haya finalizado la misma y cuando haya comenzado la navegación normal.
  - d) ESCUCHA DE LOS BUQUES EN EL MUELLE. Los buques que se encuentren amarrados a muelle, mientras dure la operación de carga, permanecerán a la escucha permanente en Canal 16 (VHF-FM) (Banda 156-174 Mhz).

## **CAPÍTULO VI**

### **NORMAS DE SEGURIDAD**

- 1) El buque deberá estar siempre alistado para su inmediata partida, si las razones de seguridad así lo ameritaran.
- 2) Es responsabilidad del Capitán mantener las condiciones adecuadas de seguridad del buque y de su tripulación.
- 3) *Trabajos en caliente.* Para la realización de los mismos se deberán contar, en todas circunstancias, con la autorización de la Autoridad Marítima.
- 4) *Incendio.* El Capitán deberá mantener en todo momento durante las operaciones de carga, los equipos de lucha contra incendios alistados, tomando las precauciones adecuadas para ello. Serán aplicable las disposiciones establecidas en el Reglamento de Operaciones y Transporte de Mercancías Peligrosas (Decreto P.E. N° 158/985 de fecha 25 de abril de 1985).

5) La terminal mantendrá vigente el Plan de Contingencia contra Incendio, medidas de prevención y elementos de control, en coordinación con la Autoridad Marítima.

## **CAPÍTULO VII**

### **CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN**

- 1) Será aplicable lo establecido en el Reglamento para Prevenir la Contaminación del Mar debido a Operaciones con Buques, aprobado por Decreto P.E. N° 436/980 de fecha 19 de agosto de 1980.
- 2) Las normas establecidas por la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) dispuestos en el Digesto sobre el Uso del Río, de acuerdo a sus cometidos específicos.
- 3) Otras disposiciones de la Autoridad Marítima tendientes a la Prevención de la Contaminación.
- 4) La terminal redactará y mantendrá vigente el Plan de Contingencia por Derrames de Hidrocarburos, en coordinación con la Autoridad Marítima.

## **CAPÍTULO VIII**

### **AUTORIDAD COMPETENTE**

- 1) La Autoridad Marítima, por intermedio de la Prefectura del Puerto de Fray Bentos, será el organismo competente en hacer cumplir las disposiciones de seguridad que se han establecido en este Reglamento.
- 2) El incumplimiento de las citadas normas dará lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en el Reglamento de Uso de Espacios Acuáticos, Costeros y Portuarios (Decreto P.E. N° 100/991 de fecha 26 de febrero de 1991 y sus modificativos).