

**PROMULGACION:** 21 de abril de 2021

**PUBLICACION:** 27 de abril de 2021

## **Decreto N° 115/021 - Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo.**

**MINISTERIO DEL INTERIOR  
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA  
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA  
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA  
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL  
MINISTERIO DE AMBIENTE**

Montevideo, 21 de abril de 2021

**VISTO:** la conveniencia de dictar un Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo;

**RESULTANDO:** que a los efectos de dicha reglamentación, la Administración Nacional de Puertos, en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 9 de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, ha formulado al Poder Ejecutivo el asesoramiento que le compete;

**CONSIDERANDO:** I) que el artículo 1 de la precitada Ley dispone que "La prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país";

II) que, por lo tanto, la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos configura un mandato al Poder Ejecutivo basado en criterios de buena administración, así como a la Administración Nacional de Puertos respecto de su competencia en la materia;

III) que se entiende necesario adecuar los lineamientos de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y sus decretos reglamentarios, en especial, para el caso el Decreto N° 183/994, de 28 de abril de 1994, para asegurar el cumplimiento del objetivo prioritario fijado en el artículo 1 de la Ley citada;

**ATENTO:** a lo precedentemente expuesto, a lo establecido por el artículo 168, numeral 4° de la Constitución de la República y a lo regulado en la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y demás normas concordantes y aplicables en la materia;

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA  
Actuando en Consejo de Ministros  
DECRETA:**

**ART. 1º.-**

Apruébase el Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo, el cual forma parte del presente Decreto y luce anexo.

**ART. 2º.-**

Apruébase el Régimen de Sanciones por incumplimiento del artículo 22° del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo que figura en el Anexo I del

Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo, así como el Glosario que figura en el Anexo II al mismo, los que formarán parte de este Decreto.

**ART. 3º.-**

Comuníquese, publíquese, etc.

**LACALLE POU LUIS** - JORGE LARRAÑAGA - FRANCISCO BUSTILLO - AZUCENA ARBELECHE - JAVIER GARCÍA - PABLO DA SILVEIRA - LUIS ALBERTO HEBER - OMAR PAGANINI - PABLO MIERES - DANIEL SALINAS - CARLOS MARÍA URIARTE - GERMÁN CARDOSO - IRENE MOREIRA - PABLO BARTOL - ADRIAN PEÑA.

**REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUE DE BUQUES  
DEL PUERTO DE MONTEVIDEO**

Artículo 1º (DECRETO).- Los buques que operen en el Puerto de Montevideo deben utilizar los muelles y boyas asignados por el Departamento Montevideo (DM) del Área Operaciones y Servicios (ÁOyS) de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Dicha asignación se efectuará en virtud de un acto, denominado decreto, dictado conforme a las reglas que aquí se establecen.

Esas reglas se regirán, entre otros, por dos principios fundamentales:

- a) el de "servicio empezado, servicio terminado", que implica la continuidad de los servicios desde su inicio hasta su finalización (artículo 14 de la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y artículo 1 del Reglamento de la Ley de Puertos N° 16.246, de 8 de abril de 1992, aprobado por el artículo 1º del decreto N° 412/992, de 1º de setiembre de 1992);
- b) el de prohibición de exclusividad en el uso de muelles por parte de armadores, representante u operador, conforme a lo dispuesto por la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y sus reglamentos de ejecución, en especial el decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 2º (REPRESENTANTE DEL BUQUE).- El propietario, armador o agente del buque deberá comunicar a la autoridad portuaria el nombre de quién se desempeñará como representante del buque, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente. El representante del buque deberá identificar ante la ANP al armador del buque y presentar la documentación que acredite su representación cada vez que la ANP lo disponga.

Artículo 3º (REPRESENTANTE DE TERMINAL PORTUARIA).- Los concesionarios de terminales portuarias deberán comunicar a las autoridades portuarias competentes, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, el nombre de quién se desempeñará como representante de la terminal, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente.

Artículo 4º (COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS).- Al efecto de la programación de la operativa portuaria, el representante del buque debe comunicar el tiempo estimado de llegada (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETS) en el Sistema de Gestión Portuaria con una antelación no menor a los 7 (siete) días.

Si se trata de un buque proveniente de un Estado Parte del Mercosur la comunicación tendrá lugar en un plazo no menor a los 3 (tres) días.

En caso de realizarse un cambio de agencia, la nueva escala mantendrá la fecha de la anterior a los efectos del régimen de prioridades.

La información debe ser actualizada por el representante del buque 48 horas antes del ETA y confirmada antes del decreto correspondiente.

El incumplimiento de estas comunicaciones en tiempo y forma determinará la pérdida de derecho de prioridad según el régimen establecido en los artículos 12 y 15 del presente reglamento.

Artículo 5º (INFORMACIÓN A PROPORCIONAR).- Al actualizar la información el representante del buque debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Art. 60 del decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994, en particular:

- 5.1 Manifiesto de carga a desembarcar, incluyendo cargas peligrosas y refrigeradas.
- 5.2 Bultos pesados, si se desembarcarán y cargas que sobresalen del contorno del buque, si son transportadas a bordo del mismo.
- 5.3 Cantidad estimada de removidos de abordaje y con uso de muelle que se realizarán.
- 5.4 Equipos con que cuenta el buque y equipos necesarios para la operación.
- 5.5 Calados estimados de llegada y de partida.
- 5.6 Los 10 puertos anteriores o todos los puertos anteriores desde la última vez que estuvo en el Puerto de Montevideo.

5.7 El puerto de destino al finalizar la operación solicitada.

5.8 Rol (lista de los tripulantes), indicando quién es el OPB, que se ingresará en el sistema informático previo al inicio de las operaciones.

5.9 Todas las operaciones previstas: reparaciones, cuando se solicite parar máquinas con autorización de COTEC, aliste, carga o descarga, cambio de tripulantes, operaciones con la certificación OSRO cuando corresponda según Disposición Marítima 157, etc.

Si el buque proviniera de Buenos Aires, de puertos fluviales aguas arriba, o de Río Grande do Sul, el representante del buque podrá completar la información al confirmar el arribo.

5.10 Para todo ingreso de buque pesquero de bandera extranjera al Puerto de Montevideo se debe cumplir con lo establecido por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 289/010, de 29 de setiembre de 2010.

5.11 Manga y Eslora si difiere de lo declarado en el Registro Loyd.

5.12 Tiempo estimado de operación.

5.13 Si el buque realiza carga de graneles en otro puerto nacional y completará en Montevideo.

Artículo 6° (INFORMACIÓN DE LA CARGA A EMBARCAR).- Con una anticipación de 24 horas al tiempo de llegada confirmado (CTA), el representante del buque debe suministrar la información de la carga a embarcar.

Artículo 7° (OPERACIONES ADICIONALES).- Cualquier operación de embarque adicional a las confirmadas sólo podrá ser realizada si se autoriza considerando la demanda del muelle asignado.

Artículo 8° (REALIZACIÓN DE DECRETOS).- Todos los días, excepto domingos y feriados no laborables, el Departamento Montevideo asignará el atraque donde operará cada buque con CTA anterior al siguiente decreto. El decreto se aplicará si no existen observaciones por parte del Capitán de Puerto en un plazo no mayor a 2 horas desde que se ponga a su consideración. La hora establecida del decreto es las 10:15 para los buques que se hayan anunciado antes de las 10:00.

El decreto de muros normal será desde la hora 10:15 hasta la hora 10:15 del día siguiente salvo los sábados (o días previos a los feriados no laborables), que se decretará hasta la hora 10:15 del día lunes (o día posterior al feriado no laborable).

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, el ÁOyS podrá extender el plazo de vigencia de la programación de atraques a un plazo de 48 o 72 horas, cuando medien razones de interés general, y con ello se habilite una optimización del uso de la infraestructura portuaria disponible con relación a la actividad que pretende ser llevada a cabo en dicho plazo.

Los buques que por impedimentos propios de la instalación portuaria (disponibilidad de infraestructura o falta de las profundidades adecuadas en Zona de Fondeo), deban ser fondeados en zonas fuera del puerto a la espera para completar la operación anunciada, se tomará a todos los efectos como la misma escala.

Artículo 9° (LABRADO DE ACTA).- La asignación de atraques se realizará con la presencia de los representantes de los buques y representantes de las terminales concedidas, labrándose un acta que debe ser refrendada por un mínimo de dos representantes de buques, siendo obligatoria para todos. El DM entregará a aquellos representantes que lo soliciten una fotocopia del acta labrada.

Si un representante de buque o de terminal no estuviera de acuerdo con la asignación, deberá plantear su disconformidad en el acta y firmarla.

Artículo 10° (REGISTRO LLOYD'S).- Los buques serán considerados de acuerdo con la categoría del Lloyd's Register. Si se declara que se realizará un tipo de operativa diferente a la de su categoría, el representante lo deberá comunicar por los medios establecidos, al anunciar la escala a la ANP. Ésta asumirá dicho cambio para esa escala.

Artículo 11° (ASIGNACION DE ATRAQUES EN TERMINALES CONCESIONADAS).- Un buque debe ser decretado en los muelles especializados siguiendo los lineamientos establecidos en el Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones) y aplicar los criterios de prioridades en los muelles públicos únicamente en los casos no abarcados por el Reglamento de Operaciones o dentro de las excepciones que el mismo establece.

Artículo 12° (RÉGIMEN DE PRIORIDADES DE ATRAQUE).- Los muelles y boyas del Puerto de Montevideo serán asignados con distinta prioridad según el tipo de buques cuyas CTA para el mismo período de decreto difieran menos de 12 horas, para el que sean solicitados de acuerdo con el siguiente régimen de prioridades:

Muelle Fluvial

BITAS 35 a 40:

Primera: buques ferry.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 40 a 49:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 49 a 51:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Tercera: pesqueros de altura, con carácter precario.

Cabecera del Muelle A

Sólo se asignará en casos especiales, con carácter precario.

Atraques 1 y 2

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, estribor a muro.

Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques Car-Carrier o Ro-Ro

Tercera: buques con graneles líquidos.

Cuarta: los demás buques de carga.

Quinta: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

Atraques 3 y 4

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, en caso de que los atraques 1 y 2 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran, babor a muro. Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques porta contenedores

Tercera: los demás buques de carga

Cuarta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Atraque 5

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable, en caso de que los sectores de Atraque 1 y 2, o 3 y 4 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran.

Segunda: buques porta contenedores.

Tercera: buques de carga general con carga desde vagón y que utilicen grúas de muelle

Cuarta: los demás buques de carga, que deberán girar a otro atraque por mejora operativa, siempre y cuando exista lugar para el giro

En caso de no existir un lugar para el giro éste no se realizará.

Atraque 6

Primera: buques, graneleros de ultramar y cabotaje que operan sin cintas transportadoras de carga y buques para carga de animales en pie que no pueden operar en el Atraque 10.

Segunda: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Tercera: buques de cabotaje.

Cuarta: buques porta contenedores.

Atraque 7

Primera: buques de cabotaje con carga en la que prevalecen los contenedores y que utilicen grúas de muelle.

Segunda: buques de cabotaje.

Tercera: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Cuarta: buques porta contenedores.

Cabecera del Muelle B

Primera: buques con graneles secos, de ultramar o cabotaje.

Segunda: buques con graneles líquidos si los atraques 1 y 2 están ocupados.

Tercera: los demás buques de carga.

Atraques 8 y 9

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable sujeta a lo establecido en el artículo 13 literal a) con relación a la programación de la actividad de estos buques.

Segunda: buques porta contenedores de ultramar

Tercera: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: los demás buques de carga.

Atraque 10

Primera: buques graneleros que operen con cinta.

Segunda: buques Car-Carrier o Ro-Ro, buques de carga de animales en pie, y buques de cabotaje con carga general o graneles,

Tercera: buques de cabotaje que operan contenedores

Cuarta: los demás buques de carga.

Atraque 11

Primera: buques que operan cargas desde o hacia el Complejo Frigorífico

Segunda: los demás buques de carga.

Tercera: buques pesqueros operativos.

Atraque 11 de Bitas 137 a 141

Primera: buques pesqueros no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Segunda: otros buques no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Atraque 13 (Muelle C)

Primera: buques que en su operación calen más de 10,5 m

Segunda: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Tercera: buques porta contenedores de ultramar

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Sexta: los demás buques de carga.

Muelles de Punta Sayago

Primera: buques Car-Carrier o Ro-Ro

Segunda: los demás buques de carga.

Para todos los atraques

Cuando un buque que haya sido decretado: "a la salida" de otro, no pueda atracar en el período abarcado por ese decreto debido al incumplimiento de la ETS del barco precedente, mantendrá tal condición en el siguiente decreto si cumplió su CTA.

Los buques de cabotaje de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana tendrán una prioridad de atraque de 6 horas frente a buques extranjeros de cabotaje. Luego de decretado el atraque deberían completar la operación antes de su salida, no permitiéndose la suspensión de las operaciones.

En el caso de que las condiciones operativas lo requieran el DM determinará la banda sobre la que obligatoriamente debe atracar un buque.

Las prioridades de atraque en los distintos muelles aquí establecidas, podrán ser modificadas en forma expresa a través de reglamentos de atraque específicos para muelles especializados o terminales.

Todo buque que sea anunciado en igual o similar período para otro puerto nacional, perderá la prioridad en el primer puerto anunciado, considerándose nula la solicitud de atraque, excepto en aquellos casos en que dicho buque manifieste de antemano que completará la carga a granel (Top Off) en Montevideo.

Los buques que no vayan a realizar una operación comercial de carga o descarga (importación, exportación o tránsito), serán decretados precarios. Cualquier tipo de buque no considerado en este artículo, a excepción de remolcadores, dragas, gánguiles, grúas flotantes, y embarcaciones menores, podrá ser asimilado por el DM a alguno de los tipos referidos.

Las situaciones no previstas o cuya interpretación ofrezca dudas serán resueltas por el ÁOyS procurando la mayor eficacia y eficiencia de las operaciones en su conjunto.

Artículo 13° (ATRAQUE DE BUQUES CRUCEROS).- a) La actividad de cruceros se centralizará prioritariamente en el sector de los atraques 1 y 2, ó bien en el de los atraques 3, 4, y 5, en los casos que la ocupación de muros prevista en aquellos, o las condicionantes de la propia escala lo requieran, y en tercera instancia podrá eventualmente utilizar el sector de los atraques 8 y 9, u otros atraques disponibles, siendo obligación del armador, representante o agencia por razones de seguridad disponer a partir del atraque 6 inclusive de locomoción desde/hacia el buque crucero y el acceso principal del recinto tanto para pasajeros como para tripulantes, sin derecho a reembolso por parte de la Administración.

La información concerniente a la programación de escalas será procesada de acuerdo con el orden de anuncio e ingreso en el sistema de gestión de buques del Puerto de Montevideo hasta con dos años de antelación, la cual estará accesible al resto de las agencias marítimas. Se reservará lugar hasta para dos buques por día sin determinarse el atraque a utilizar.

A modo de excepción, cuando de ello no resulten afectados a las escalas otros atraques fuera de los sectores 1-2 y 3-4-5, o no haya coincidencia de los horarios a muro de las escalas, y siempre que no signifique una distorsión a la actividad general, siendo compatible con la optimización del aprovechamiento de los muros disponibles, a solicitud de parte, y con el informe favorable del ÁOyS, la Gerencia General podrá otorgar la autorización para la reserva de una tercera escala.

El sistema de la ANP informará automáticamente la reserva al representante del buque el que depositará el 50% del precio correspondiente al muellaje confirmando la escala, en un plazo máximo de 10 días hábiles. Este monto no se devolverá en el caso de cancelarse la escala si ésta no es asignada a otro crucero.

En el plazo establecido en el artículo 4 de este reglamento, dicha información deberá confirmarse y complementarse con aquellos datos relevantes que faciliten la programación de su escala y actividades conexas en el Puerto de Montevideo, (por ejemplo, recambio de pasajeros) así como su eventual coordinación con otras escalas que formen parte de su itinerario previsto: secuencia, fechas, duración, conexiones, etc.

b) Salvo en los sectores correspondientes a los atraques 1 a 5, será de cargo y responsabilidad del Representante, el retiro en autobuses, u otros vehículos de similares características, de todo el personal y pasajeros que no tomen excursiones, quedando expresamente prohibido el desplazamiento peatonal por áreas operativas.

c) En todos los casos los buques cruceros con pasajeros con escala confirmada en el Puerto de Montevideo tendrán prioridad frente a los buques de pasajeros que no tengan escala confirmada.

d) Los buques cruceros con pasajeros cuyo itinerario original no incluya al Puerto de Montevideo para una fecha específica, podrán solicitar asignación de muelle en éste para la eventualidad de que su escala prevista en otro puerto sea cancelada, quedando dicha asignación sujeta a la disponibilidad efectiva de muro, perdiendo asimismo prioridad frente a otros buques con escala ya confirmada previamente para Montevideo.

El representante del buque deberá actualizar la escala antes de la hora 16:00 del día anterior al de su ETA.

Por el servicio de reserva de asignación de muelle, la ANP cobrará el monto correspondiente a 6 horas de muellaje. En caso de concretarse el atraque se liquidará el uso de muelle por el tiempo efectivamente utilizado.

f) La permanencia máxima en puerto de un buque crucero no debe superar las 36 horas, a menos que ello no interfiera con la operativa prevista para el atraque ocupado. Toda situación que pudiere llevar a superar dicho plazo deberá ser sometida a consideración del ÁOyS para su eventual autorización.

Artículo 14° (ATRAQUE DE BUQUES PORTACONTENEDORES).- En cumplimiento del artículo 72 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones Portuarias), la ANP deberá priorizar el atraque de buques y barcasas portacontenedores en la terminal especializada y solo podrá decretar los mismos en los muelles multipropósito en caso de que la Terminal Especializada se encuentre ocupada durante el periodo de 24 horas siguientes al decreto.

Artículo 15° (CARRERA ENTRE BUQUES).- La realización de carrera entre buques se restringirá a aquellos casos en que la diferencia entre los CTA respectivos sea menor a 6 horas. Cuando aquella diferencia fuese de 6 horas o mayor, se asignará el muelle al buque con el primer CTA, asumiendo el DM la veracidad de la información aportada por los representantes, la que podrá ser objeto de revisión de acuerdo con la posición del buque según la información aportada por el AIS.

Seguidamente se establece la forma en que se asignan los atraques en cada caso y cómo se procederá si se constatare que los CTA comunicados no hubieren sido veraces.

15.1 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es menor a 6 horas, se asignará el muelle al que llegue primero a la zona denominada "cuadrante". En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde, o quedará decretado a la salida del que ganó la carrera para el mismo atraque.

15.2 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es de 6 a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas 6 horas desde el primer CTA, el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el derecho de atracar en el mismo. El buque con CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle solicitado si cumple con su CTA. En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde.

15.3 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es mayor a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas las 12 horas desde el primer CTA el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el turno de atraque y deberá ser solicitado nuevamente en el siguiente decreto. El buque con el CTA siguiente podrá

ser atracado en el muelle requerido.

15.4 Para los buques de cabotaje o fluviales de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana que indiquen en la sesión de decreto que operarán tanto en muelles públicos como en las terminales concesionadas dentro de la misma escala, tendrán prioridad de atraque sobre otro de la misma clase, independientemente del lugar de atraque en primera instancia.

Artículo 16° (ATRAQUES PRECARIOS).- Para los buques que utilicen este régimen, su representante deberá coordinar todos los actores que intervendrán (prácticos, remolcadores, amarradores, limpieza de muelle, etc.), a fin de dejar el muelle libre 2 (dos) horas antes del CTA declarado por el buque que lo desplaza, siendo de su cargo los costos que se originen por desatracar el buque.

En el caso que el CTA del buque para el se decreta el atraque sea postergada se utilizará la última confirmación al solo efecto de contabilizar el tiempo requerido para dejar el muro libre. Siempre que la disponibilidad de muros así lo permita, si en un mismo decreto, el representante de un buque solicita atraque en un muelle decretado para otro buque con mayor prioridad y con CTA posterior, el DM podrá otorgarlo, con carácter precario.

Todos los buques pesqueros serán decretados con atraques precarios, salvo los que tengan una operación de descarga de más de 500 T que, desde la bita 124 hasta la 131, serán considerados a ese único efecto como buques de carga.

Los buques de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana fuera del período de operación estarán en condición de buque precario, pudiendo ser asignados a un muelle si hubiese disponibilidad, o en su caso, se dispondrá el fondeo

Artículo 17° (PÉRDIDA DE LA PRIORIDAD).- Cualquiera sea el caso, una demora en arribar al "cuadrante" mayor a las 3 (tres) horas desde el CTA declarado, implicará que el buque decretado sea desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

Todo buque decretado para operar en un atraque del Puerto de Montevideo, antes de acceder al mismo debe asegurarse que están dadas todas las condiciones requeridas para procesar normalmente su operación, en particular, sin carácter taxativo, el volumen o flujo de carga, que el equipamiento a utilizar será suficiente para alcanzar la productividad requerida, inspección de bodega (o certificación de su condición).

Cuando todo ello no pueda garantizarse, deberá comunicarlo en la primera oportunidad al DM, siendo desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

El buque desplazado conservará su grado de prioridad frente a los restantes buques, excepto en los casos considerados en los artículos 15.3 y 15.4 de este reglamento.

Artículo 18° (COBRO DE MUELLAJE POR INCUMPLIMIENTO).- Los buques que no cumplan el CTA declarado, deberán pagar la tarifa completa del muelle correspondiente, desde el CTA incumplido hasta su llegada efectiva a muelle o hasta la hora en que el muelle asignado inicialmente se ocupe, o hasta el próximo decreto, lo que ocurra antes.

Se exceptuará del pago a los buques que cumplan con el CTA anunciado al "cuadrante" y no puedan atracar por causas no imputables al buque.

Artículo 19° (EXCEPCIÓN POR CORRECCIÓN OPORTUNA DEL CTA).- Si el representante del buque que pierde el turno por no cumplir con el CTA anunciado, hubiera comunicado su incumplimiento, con una antelación mínima de 6 horas al CTA anunciado, el Área Operaciones y Servicios podrá exceptuarlo de lo prescrito en el numeral anterior si se verifica una causa justificada. La comunicación será realizada mediante el envío de un fax o correo electrónico a la Unidad Coordinadora y deberá ser firmada el primer día hábil siguiente.

El DM llevará registro de los incumplimientos de los CTA anunciados.

Artículo 20° (INICIO Y CONTINUIDAD DE LA OPERATIVA).-

20.1 Los buques deben iniciar sus operaciones (incluido el armado de los equipos) durante las primeras 2 horas a contar desde la hora de atraque (o desde el CTA si llegó antes). Vencidas las 2 horas sin actividad se configura el incumplimiento de esta normativa, dando lugar a la intimación inmediata de comienzo de operaciones. En su defecto, se aplicará una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción de atraso injustificado, sin perjuicio de la facultad del ÁOyS de ordenar el abandono del muelle por razones operativas.

20.2 Una vez iniciadas, las operaciones deben desarrollarse en forma continua y con el mejor rendimiento. El ÁOyS tendrá facultades suficientes para ordenar el abandono del muelle si no se cumplen estas condiciones.

El representante podrá solicitar una dispensa de estas obligaciones, por razones justificadas, a lo que el DM podrá acceder, en forma excepcional, sólo si la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hacen posible.

Artículo 21° (ATRAQUE PARA REPARACIÓN DE BUQUES).-Excepcionalmente, el DM podrá

asignar atraque para reparaciones a flote cuando el Representante del buque lo solicite por escrito con fundamentos que, a juicio de aquel Departamento, justifiquen la excepción, y siempre que las necesidades del servicio lo hagan posible, estableciendo en ese caso la información específica requerida y condiciones a las que quedará sujeta la autorización. Los buques pesqueros podrán atracar para efectuar reparaciones menores en el atraque 11 entre las bitas 137 y 141 cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible.

El número máximo de naves con estadía prolongada admitidos entre las bitas 139 y 141 es de 6 buques.

Se deberá nominar el taller naval habilitado responsable de los trabajos.

Las reparaciones serán calificadas como mayores o menores por la COTEC.

21.1 Reparación Menor. Se define como reparación menor a toda aquella reparación que puede ser llevada a cabo con el buque a flote en un plazo no mayor a los 7 días corridos. El solo petitorio de muelle para este fin implica el compromiso del representante del buque de terminar los trabajos de reparación en el referido plazo y a abandonar el muelle sin ninguna dilación. No se admitirán más de dos solicitudes consecutivas por reparaciones menores.

21.2 Reparación Mayor. Se define como reparación mayor a toda aquella reparación que deba ser llevada a cabo en un plazo mayor a los 7 días y menor a los 30 días corridos. Las reparaciones mayores se autorizarán con la previa presentación, por parte del interesado, de un certificado expedido por la Dirección Registral y de Marina Mercante, donde conste qué reparación debe realizar y se indique que la misma puede efectuarse con el buque a flote. El solo petitorio de muelle con esta modalidad implica el compromiso del Representante del buque de terminar los trabajos de reparación en el plazo autorizado, no mayor a los 30 días corridos, y de abandonar el muelle sin ninguna dilación. No se admitirá una nueva solicitud consecutiva bajo este régimen.

Artículo 22° (ATRAQUE O FONDEO DE BUQUES SIN OPERACIÓN COMERCIAL).- La permanencia en puerto de buques sin actividad comercial por más de 10 días y hasta un máximo de 180, deberá ser gestionada ante el DM de acuerdo con el siguiente procedimiento y con una antelación de 5 días como mínimo:

1. Presentación de la solicitud por el representante del buque, con facultades de disposición suficiente, por nota fundada, en la que se incluirán copia de los certificados de casco y máquinas (en idioma español o inglés) y P&I.
2. Los buques pesqueros deberán cumplir con la Disposición Marítima 112 vigente o las que se dicten en el futuro en la materia, relativas al buen estado de la planta frigorífica.
3. Previo a ser decretado, o realizar el fondeo si previamente hubiese estado en una operación comercial, los representantes de los buques presentarán, ante la Unidad Asesoría Técnica originales de póliza y recibo de pago de una póliza de seguros que cubra el riesgo de responsabilidad civil, por un capital de U\$S 1:000.000 con un sub-límite de U\$S 500.000 por daños al medio ambiente, debiéndose dar cobertura para el reflotamiento y remoción de restos, salvo que esté cubierto por el P&I. El vencimiento deberá ser por un período superior a una vez y media el término de la estadía solicitado. La misma se deberá contratar en compañías aseguradoras radicadas en el Territorio Nacional en la modalidad de previo pago y se deberá incluir como coasegurado a la ANP.
4. Los buques con bandera nacional (con excepción de los pesqueros) que posean esta cobertura contratada en aseguradoras internacionales deberán presentar copia de la póliza con su respectiva traducción, endoso; incluyendo a la ANP como coasegurado, detalle de los capitales de coberturas solicitados por responsabilidad civil y por daños al medio ambiente.
5. Los representantes deberán asegurar la disponibilidad de traductores para garantizar la comunicación con todos los tripulantes las 24 horas del día y durante toda la permanencia del buque.
6. Con suficiente antelación al vencimiento de las pólizas correspondientes, el Representante del buque deberá iniciar las gestiones necesarias para dar continuidad a la cobertura de la póliza de seguros con que iniciara su escala en el Puerto de Montevideo, dando conocimiento formal de dicha tramitación a la ANP, mediante comunicación cursada a la Unidad Asesoría Técnica con copia al DM. Todo buque que no disponga de las Pólizas vigentes de acuerdo con las exigencias establecidas, deberá abandonar el puerto de forma inmediata.

#### 22.1 AMARRADERO en ANTEPUERTO

Destinado a buques fluviales por orden de llegada.

#### 22.2 FONDEO en ANTEPUERTO

Podrá otorgarse excepcionalmente, en carácter de precario, en consulta con la Oficina de

Pilotaje. Debiendo el buque encontrarse siempre en condiciones de realizar maniobras de zarpe cuando le fuere requerido por la Autoridad competente.

La no cancelación en tiempo y forma de las facturas emitidas por la ANP determinará que el buque deba abandonar el muelle o sitio de fondeo. Transcurrida la estadía otorgada el buque deberá abandonar el puerto o trasladarse a la zona asignada, en todos los casos.

La no liberación del muelle o sitio de fondeo en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos), por cada hora o fracción por demora injustificada.

El incumplimiento de estas disposiciones se sancionará de acuerdo con el régimen indicado en el Anexo I.

Artículo 23° (LIBERACION DEL MUELLE).- En caso de que el muelle esté decretado para ser utilizado seguidamente para otra operación inmediata, el buque debe dejar el muelle libre antes de las 2 horas a partir de la finalización de la actividad autorizada, o a la hora que se hubiere establecido en el decreto. Cualquier extensión del tiempo de atraque deberá ser solicitada al DM que podrá autorizarla, cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible. El plazo de 2 horas se contabilizará desde la finalización del trincado de la carga, si lo hubiere, o en su defecto desde la culminación de las actividades autorizadas. La no liberación del muelle en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción por demora injustificada, sin perjuicio de las sanciones establecidas según los Art. 66, 91 y 92 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 24° (TRIPULACION MÍNIMA PERMANENTE).- Mientras permanece atracado a muelle, el buque debe mantener, en forma permanente y cualquiera sea su condición, la tripulación necesaria para hacer posible su movilización en forma inmediata, de acuerdo con las normativas establecidas por la Autoridad Marítima y la Capitanía de Puerto.

Artículo 25° (CONDICIONES DEL MUELLE y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS).-

a) LIMPIEZA

1. Los Operadores Portuarios son responsables de la limpieza del muelle y todas las zonas operativas conexas afectadas por su operación (sendas, explanadas, etc.). Si la limpieza no se completare dentro de las 2 horas siguientes a la finalización de la operación del buque, el DM decidirá su inmediata ejecución, cargando los costos al responsable.

2. Si durante la operación en curso, el nivel de limpieza de las zonas afectadas a la misma, hubiere descendido de tal modo que comprometa la ejecución simultánea de otras actividades que tengan lugar en el recinto portuario, el operador portuario a cargo deberá instrumentar medidas paliativas inmediatas sin esperar a la finalización de la operación.

3. También deberá actuar de ese modo cuando de ello dependa el lograr dar cumplimiento a la limpieza posterior en el plazo establecido.

4. En todos los casos, el resultado de las tareas de limpieza deberá ser convalidado por el DM.

b) DESPEJADO

Los Operadores Portuarios son responsables del despejado inmediato del muelle y zonas operativas conexas una vez finalizada su operación, en cuanto refiere a la presencia o posición de equipos, máquinas y demás accesorios que puedan obstaculizar o demorar otro atraque u operación, que impliquen un obstáculo en la zona. Esta tarea se completará como máximo dentro de las 3 horas siguientes a la finalización de la operación del buque.

Su no cumplimiento en el plazo indicado será pasible de sanción, conforme a lo establecido en los artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992.

Artículo 26° (ASIGNACIONES EXCEPCIONALES DE MUELLE).-

La ANP podrá decretar atraques con carácter excepcional cuando las características de los buques, y entre éstas en particular sus dimensiones, la duración de las escalas, las operativas que se cumplan con los mismos, las circunstancias, u otras situaciones que lo hagan imprescindible (ej: congestión en el puerto, arribo de buques científicos o de guerra, eventos especiales, etc.), o bien que medien razones de interés general, habilitando de ese modo una optimización del uso de la infraestructura portuaria disponible con relación a la actividad que pretende ser llevada a cabo en dicho plazo.

Artículo 27° (CARÁCTER GENERAL DEL PRESENTE REGLAMENTO).- El presente reglamento rige con carácter general para todos los muelles del puerto de Montevideo.

En los casos particulares (Muelle de Pesca, Terminales Concedidas, etc.) para los que se aprueben Reglamentos Específicos, este Reglamento General regirá en todas aquellas situaciones que no estén reguladas en forma expresa.

Artículo 28° (REGLAMENTO DE ATRAQUE PARA BUQUES PESQUEROS NACIONALES).-

En particular, el Reglamento de Atraque para Buques Pesqueros Nacionales, específico para Muelle Pesquero, será aplicable también para pesqueros nacionales atracados precariamente en los restantes muelles, sin perjuicio de lo preceptuado en el Art. 11 del presente reglamento y el Art. 22 cuando corresponda.

Artículo 29° (CONTRALOR SOBRE REGLAMENTOS DE ATRAQUE).- La ANP velará porque el Reglamento General de Atraque y los reglamentos específicos se apliquen correctamente, para todos los muelles del puerto, sin ninguna discriminación entre los usuarios.

Tratándose de terminales concedidas, el DM podrá observar la asignación comunicada, según se establece en el Art. 11, del presente reglamento cuando no se cumpla con las condiciones establecidas en el Reglamento General o en el Reglamento Específico, según corresponda. Si el incumplimiento no es enmendado, el DM podrá corregir la asignación de muelle incorrecta sin que la ANP deba asumir eventuales consecuencias por incumplimientos del concesionario.

Artículo 30° (NORMATIVA APLICABLE).- Todo apartamiento de lo establecido en este Reglamento es considerado como infracción y será pasible de las sanciones previstas por la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y Decretos del Poder Ejecutivo N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992 y N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

## ANEXO I

Régimen de sanciones por incumplimiento del Artículo 22 del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo

A) Se sancionará con una amonestación a la Agencia que haya efectuado la omisión de la presentación de la póliza de seguro, de acuerdo con el Artículo 22 del Reglamento de Atraque de Buques - Puerto de Montevideo y que haya efectuado la regularización de la misma en un plazo de 10 días hábiles.

B) Reiteración de omisión de presentación de póliza:

\* Primera reiteración, sanción económica de 100 U.R. (Unidades Reajustables cien) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.

\* Segunda reiteración, igual sanción económica que en la Primera reiteración, equivalente a 100 U.R. (Unidades Reajustables cien), sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.

\* Reiteración en tercera instancia, sanción económica de 250 U.R. (Unidades Reajustables doscientos cincuenta) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los 6 meses.

C) Prevalcidas estas etapas de reincidencia en la omisión de presentación de pólizas de seguros, la infracción se considerará falta grave y de acuerdo con los atenuantes la misma oscilará entre las 500 a 700 U.R., correspondiente a las sanciones previstas en el Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "B".

D) La sanción a aquellas agencias que no regularicen la presentación ante esta ANP de la póliza de seguros correspondientes, en un plazo de 10 días hábiles a partir de conferir vista del Decreto por el cual se informa a la Agencia será factible de sanción, será considerado una falta grave siendo pasible de una sanción económica equivalente a 700 U.R., imputable como falta grave del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "B".

E) El plazo de prescripción de todas las sanciones es de 6 meses.

## ANEXO II GLOSARIO

Actualizar:

Ratificar o rectificar en el sistema informático de la ANP la información comunicada al solicitar atraque.

ÁOyS:

Área Operaciones y Servicios

Buque de carga:

Buque dedicado al transporte de cargas: contenedores, graneles, vehículos, carga general, etc. No incluye pesqueros, buques de guerra, científicos, remolcadores, dragas, etc.

Carrera:

Forma de selección entre dos buques con igual prioridad que otorga el mayor derecho a atracar en un muelle determinado al que llega primero al "cuadrante".

Comunicar:

Remitir al sistema informático de la ANP la información exigida para solicitar atraque.

Confirmar:

Ratificar o rectificar definitivamente en el sistema informático de la ANP la información comunicada y actualizada al solicitar atraque.

COTEC:

Comisión Técnica de la Dirección Registral de Marina Mercante.

CTA:

Tiempo confirmado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al cuadrante.

Cuadrante:

Área limitada por los meridianos 55°30'W y 56°20'W, el paralelo 35°10'S y la costa.

Decretar:

Asignar muelles y servicios conexos a través del acto llamado Decreto.

Decreto:

Acto en el que el Departamento Montevideo asigna los atraques en presencia de los representantes de buques y terminales portuarias.

DM:

Departamento Montevideo del Área Operaciones y Servicios

ETA:

Tiempo estimado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al "cuadrante".

ETS:

Tiempo estimado de partida del buque, especificado por fecha y hora de salida desde el muelle.

Graneles:

Cargas que se tiene intención de transportar sin utilizar alguna forma intermedia de contención en un espacio de carga que sea parte de la estructura de un buque o en un tanque instalado fija y permanentemente en el interior de un buque o sobre éste.

Grúa Móvil:

Grúa móvil portuaria (Mobile Harbour Grane). Opera en la carga y descarga de contenedores (y eventualmente otras cargas) de los buques, desde el muelle.

Mediterránea:

Atraque con la eslora del buque perpendicular al frente del muelle.

Muellaje:

Tarifa que cobra la ANP al representante del buque por uso del muelle.

OPB:

Oficial de Protección del Buque de acuerdo con el código PBIP.

OPIP:

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo con el código PBIP

OSRO:

Oil Spill Response Organization (Organización reconocida para derrames de hidrocarburos)

Prioridad:

Primacía con que se otorga la ocupación de un muelle según el tipo de buque y su operativa.

P&I:

Protección e Indemnización. Póliza emitida por compañías y/o clubes aseguradores.

Rada Portuaria:

Superficie de aguas comprendidas entre la línea que enfilea la Punta Brava con la Punta Yeguas y la costa, hasta la línea de arrumbamiento de la Cabeza Norte de la Escollera del Oeste con la Punta del Rodeo en la Ribera del Cerro.

Removidos:

Contenedores u otras cargas que se reubican en la misma embarcación.

Servicio regular:

Incluye a los buques que navegan bajo un programa determinado y cíclico de escalas en el Puerto de Montevideo.