

092067  
R. Dir. 17/3.518  
AD/gm

Ref: **NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUES DE BUQUES DEL  
PUERTO DE MONTEVIDEO.-**

-----  
Montevideo, 19 de enero de 2010.

**VISTO:**

La nota presentada por el Centro de Navegación solicitando implementar algunas modificaciones al Reglamento General de Atraques de Buques del Puerto de Montevideo.

**RESULTANDO:**

Que estudiadas las rectificaciones por la Gerencia General, Área Operaciones y Servicios y la Capitanía del Puerto de Montevideo, se entiende conveniente acceder a las mismas.

**CONSIDERANDO:**

- I) Que las adecuaciones refieren en síntesis, al otorgamiento de atraques por más de dos sesiones de Decreto consecutivas (Artículos 8º) y al Régimen de Prioridades (Artículos 12º).
- II) Que, a su vez, tanto la Capitanía del Puerto de Montevideo como el Área Operaciones y Servicios entienden necesario introducir modificaciones, además de en los citados, en los Artículos 13º, 16º, 22º y 23º.
- III) Que las modificaciones atienden a la experiencia recogida en la aplicación del actual reglamento y cuyo único objetivo es obtener un mayor y mejor beneficio en la utilización de los muelles del Puerto de Montevideo.

**ATENTO:**

A lo expuesto.

El Directorio en su Sesión 3.518, celebrada en el día de la fecha;

**RESUELVE:**

1. Dejar sin efecto la Resolución de Directorio 677/3.414 de fecha 21.VII.2006 que aprobó el Reglamento General de Atraques de Buques.
2. Aprobar el nuevo Reglamento General de Atraques de Buques del Puerto de Montevideo que entrará en vigencia a partir de los 30 (treinta) días posteriores a su última publicación en el Diario Oficial.
3. Encomendar a la División Comunicación y Marketing la publicación en el Diario Oficial del texto aprobado, conforme a lo establecido en la adaptación del Decreto N° 500/991 (Procedimiento Administrativo).

4. Solicitar a la Gerencia General que a través de las Áreas Comercialización y Finanzas y Operaciones y Servicios realice un informe evaluatorio luego de los 90 (noventa) días de implementado el nuevo régimen.

## REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUE DE BUQUES

### · PUERTO DE MONTEVIDEO

#### 1. 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 (AOyS), en el acto llamado Decreto, de acuerdo con las reglas que aquí se establecen.

#### 2. REPRESENTANTE DEL BUQUE

El Propietario, Armador o Agente del Buque debe comunicar quién se desempeñará como Representante del Buque en el Decreto, estableciendo un titular, primer suplente y segundo suplente. El Representante debe identificar ante la ANP al Armador del buque y presentar la documentación que acredite su representación cada vez que la ANP lo disponga.

#### 3. REPRESENTANTE DE TERMINAL PORTUARIA

Los Concesionarios de Terminales Portuarias deben comunicar quién se desempeñará como Representante de la Terminal en el Decreto, estableciendo un titular, primer suplente y segundo suplente.

#### 4. COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS

Al efecto de la programación de la operativa portuaria, el Representante del Buque debe comunicar el ETA (tiempo estimado de llegada) y el ETS (tiempo estimado de salida) en el Sistema de Gestión Portuaria con una antelación no menor a los 10 días si el buque no pertenece a una línea regular. Si proviene de puertos del Mercosur la comunicación tendrá lugar en un plazo no menor a los 3 días. La información debe ser actualizada por el Representante 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 Art. 12 y 15.

#### 5. INFORMACIÓN A PROPORCIONAR

Al actualizar la información el Representante debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Art. 60 del Decreto 183/994, 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 abordó 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, aliste, carga o descarga, cambio de tripulantes, etc.

Si el buque proviene de Buenos Aires o de puertos fluviales aguas arriba o de Río Grande Do Sul, el Representante podrá completar la información al confirmar el arribo.

## 6. INFORMACIÓN DE LA CARGA A EMBARCAR

Con una anticipación de 24 horas al CTA (tiempo de llegada confirmado), el Representante debe suministrar la información de la carga a embarcar.

## 7. OPERACIONES ADICIONALES

Cualquier operación de embarque adicional a las confirmadas sólo podrá ser realizada si se autoriza considerando la demanda del muelle asignado.

## 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.

Si a un buque de carga en dos sesiones consecutivas de decreto no se le pudo otorgar atraque por haber sido desplazado por buques de mayor prioridad, será decretado a la salida del que lo desplazó en la última de éstas.

El decreto quedará firme, salvo que existan 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).

#### 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.

#### 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.

#### 11. ASIGNACION DE ATRAQUES EN TERMINALES CONCESIONADAS.

La asignación de muelle en terminales concesionadas será efectuada por el Concesionario ajustándose a un reglamento específico aprobado por la ANP, de público conocimiento, que establecerá las prioridades de atraque según tipo y las características de los buques y de la naturaleza de la operación.

Los concesionarios de terminales comunicarán la asignación de los atraques vinculados a su terminal al DM, antes del decreto del día de asignación.

Un buque decretado a una terminal concesionada no podrá ser decretado simultáneamente en otro atraque.

La ANP podrá decretar cualquier buque que entienda conveniente a las terminales concedidas, como decreto extraordinario del Capitán de Puertos.

#### 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:

Boyas del Antepuerto

Primera: transbordos.

Segunda: cambios de tripulación, aprovisionamiento, carga de agua y combustible.

Tercera: reparaciones.

Boyas de fondeo

Los buques serán decretados por necesidad operativa en los muelles o de acuerdo con solicitudes extraordinarias y las contempladas en el Artículo 22 (atraque o fondeo para buques sin operación comercial)

#### Muelle Fluvial

##### BITAS 35 a 40:

Primera: buques ferry.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Tercera: buques fluviales.

##### BITAS 40 a 49:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Tercera: buques fluviales.

##### 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

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Segunda: buques fluviales.

Tercera: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

#### Atraque 1

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable (cruceiros) con escala confirmada sin operación de cargas y buques de pasajeros sin frecuencia estable y con operación comercial de vaciado de contenedores para aprovisionamiento, hasta 6 unidades inclusive.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable con escala no confirmada.

Tercera: buques con graneles líquidos.

Cuarta: los demás buques de carga.

Quinta: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

#### Atraque 2

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable con escala confirmada sin operación de cargas.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable, con operación de vaciado de contenedores para aprovisionamiento, hasta 6 unidades inclusive.

Tercera: buques de pasajeros sin frecuencia estable con escala no confirmada.

Cuarta: buques con graneles líquidos.

Quinta: los demás buques de carga.

Sexta: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

#### Atraques 3 y 4

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable con operación de vaciado de más de 6 contenedores para aprovisionamiento.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable sin operación de cargas en caso de que los atraques 1 y 2 estén ocupados, y buques de pasajeros sin frecuencia estable con operación comercial de vaciado de contenedores para aprovisionamiento hasta 6 unidades inclusive en caso de que los atraques 1 y 2 estén ocupados.

Tercera: buques Car-Carrier o Ro-Ro

Cuarta: buques porta contenedores

Quinta: los demás buques de carga.

#### Atraque 5

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable con operación de vaciado de más de 6 contenedores para aprovisionamiento.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable con operación de vaciado de contenedores para aprovisionamiento hasta 6 unidades.

Tercera: buques de pasajeros sin frecuencia estable sin operación de cargas en caso de que los atraques 1, 2, 3 y 4 estén ocupados.

Cuarta: buques porta contenedores.

Quinta: buques de carga general con carga desde vagón y que utilicen las grúas de muelle.

Sexta: los demás buques de carga.

#### Atraque 6

Primera: buques graneleros de ultramar y cabotaje 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 y cabotaje.

Segunda: buques porta contenedores.

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

Cuarta: los demás buques de carga.

#### Atraques 8

Primera: buques porta contenedores de ultramar

Segunda: buques graneleros que operen con cinta.

Tercera: buques de cabotaje con contenedores.

Cuarta: los demás buques de carga.

#### Atraque 9

Primera: buques de pasajeros sin frecuencia estable con operación de vaciado de más de 6 contenedores para aprovisionamiento.

Segunda: buques porta contenedores de ultramar

Tercera: buques de cabotaje con contenedores.

Cuarta: buques graneleros que operen con cinta.

Quinta: los demás buques de carga.

#### Atraque 10

Primera: buques de cabotaje con carga general o graneles, buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Segunda: buques porta contenedores de cabotaje.

Tercera: 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.

#### Bitas 137 a 141 y Muelle Florida

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

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

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 tendrán una prioridad de atraque de 6 horas frente a buques extranjeros de cabotaje.

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.

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 AOyS, con conocimiento del Capitán del Puerto de Montevideo, procurando la mayor eficiencia de las operaciones en su conjunto.

El decreto quedará firme, salvo que existan observaciones por parte del Capitán de Puerto en un plazo no mayor a 2 horas desde que se ponga a su consideración.

### 13. ATRAQUE DE BUQUES CRUCEROS

a) La actividad de cruceros se centralizará en los atraques 1 y 2 prioritariamente. Luego 3, 4, 5 en los casos que la operación de aprovisionamiento exceda los 6 contenedores.

b) Si el Representante optara por otros atraques será de su cargo y responsabilidad el retiro en camionetas cerradas u otro vehículo 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 de 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 de pasajeros con escala prevista en otro puerto, podrán solicitar reserva de asignación de muelle en el Puerto de Montevideo para la eventualidad de que aquella sea cancelada.

El Representante deberá actualizar la escala antes de la hora 16 del día anterior al 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.

### 14. ATRAQUE DE BUQUES PORTACONTENEDORES

Para la asignación de muelles a buques porta contenedores se tendrá en cuenta las posibilidades operativas de los mismos.

Ante la no disponibilidad de muelles adecuados para todos los buques porta contenedores solicitados en un mismo decreto, los buques sin elementos tendrán prioridad de atraque en los muros que tengan acceso las grúas móviles.

Ante la no disponibilidad de muelles adecuados para todos los buques porta contenedores solicitados en un mismo decreto, los buques con eslora superior a 225 metros, tendrán prioridad de atraque en 3, 4 y 5 sobre los buques de menor eslora.

Ante la falta de muelle adecuado para uno o más buques porta contenedores solicitados en el mismo decreto, no habrá sub-categorías que desplacen a otras, decretándose carrera al o a los muros disponibles de acuerdo con lo previsto en el punto 15.

### 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.

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 rada portuaria. 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 próximo Decreto. El buque con el CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle requerido.

## 16. ATRAQUES PRECARIOS

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, siempre que la demanda de muelles lo haga posible. El buque atracado precariamente debe abandonar el muelle antes del CTA declarado por el buque con mayor prioridad.

Todos los buques pesqueros serán decretados con atraques precarios, salvo los que tengan una operación de más de 700 T que, desde la bita 120 en adelante, serán considerados a ese único efecto como buques de carga.

## 17. PÉRDIDA DE LA PRIORIDAD

Cualquiera sea el caso, una demora en arribar a la rada portuaria mayor a las 3 horas desde el CTA declarado, implicará que el buque decretado sea 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 el caso considerado en el inciso 15.3.

## 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 a rada y no puedan atracar por causas no imputables al buque.

## 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 artículo 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.

## 20. INICIO Y CONTINUIDAD DE LA OPERATIVA

20.1 Los buques deben iniciar sus operaciones 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 multa de U\$S 100 (cien dólares americanos) por cada hora o fracción de atraso injustificado, sin perjuicio de la facultad del AOyS 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 AOyS 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.

## 21. ATRAQUE PARA REPARACION 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.

Los buques pesqueros podrán atracar para reparar entre las bitas 137 y 141 y en el Muelle Florida, cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible.

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

**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.

**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.

#### REPARACIONES MAYORES A 30 DÍAS.

Las reparaciones que insuman 30 días o más deberán ser solicitadas como atraque especial bajo los lineamientos establecidos en el Art. 22 del presente reglamento.

#### 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 Departamento Montevideo (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 y disposición suficiente, por nota fundada, en la que se incluirán copia de los certificados de casco y máquinas (en idioma español o inglés).
2. Los buques pesqueros deberán cumplir, además, 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. Dentro de los 5 días a partir del atraque (o del fin de la operación comercial si la hubiera), 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 400.000 con un sub.-límite de U\$S 200.000 por daños al medio ambiente, cuyo vencimiento deberá ser por un período superior a una vez y media del 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 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 el medio ambiente.
5. Cumplido este plazo de 5 días a partir del atraque, sin que haya presentado la póliza de seguro, se podrá hacer efectiva la liberación del muelle o el sitio de fondeo.
6. 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.

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 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 100 (cien dólares americanos) por cada hora o fracción por demora injustificada.

El número máximo de naves con estadía prolongada admitidos es de 24 en el Muelle Florida y de 6 entre las bitas 139 y 141.

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

### 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 hubiera, 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 la sanción establecida en el Art. 66 del Decreto 183/994.

### 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 ser posible su movilización en forma inmediata.

### 25. LIMPIEZA DEL MUELLE

Los Representantes son responsables de la limpieza del muelle una vez finalizada la operación. 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.

### 26. ASIGNACIONES EXCEPCIONALES DE MUELLE

La ANP podrá decretar atraques con carácter excepcional cuando las características de los buques, las operativas que se cumplan con los mismos, o las circunstancias, lo hagan imprescindible (v.g. congestión en el puerto, Operaciones UNITAS, arribo de buques científicos o de guerra, etc.). En tal caso, se comunicará a los Representantes de la novedad con la mayor antelación posible.

### 27. CARACTER 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.

## 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 el Art. 22 cuando corresponda.

## 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 Departamento Montevideo podrá observar la asignación comunicada, según se establece en el Art. 10, 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.

## 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 16.246 y Decretos del Poder Ejecutivo Nros. 412/92 y 183/94.

## 31. VIGENCIA.

El presente Reglamento entrará en vigencia a los 30 días contados a partir de la última publicación en el Diario Oficial.

## ANEXO

Régimen de sanciones por incumplimiento del Artículo 22 (Resolución de Directorio N° 594/3.478 de fecha 26 de noviembre de 2008):

- a. Se sancionará con una amonestación a la Agencia que haya efectuado la omisión de la presentación de la póliza de seguro, de acuerdo al 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 412/992, 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 412/992, 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 412/992, Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los 6 meses.
- a. Prevalcidas estas etapas de reincidencia en la omisión de presentación de pólizas de seguros, la infracción se considerará falta grave y de acuerdo a los atenuantes la misma oscilarán entre las 500 a 700 U.R., correspondiente a las sanciones previstas en el Decreto 412/992, Artículo 22 literal "B".
  - b. 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 412/992, Artículo 22 literal "B".
  - c. El plazo de prescripción de todas las sanciones es de 6 meses.

## GLOSARIO

### Actualizar:

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

### 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 a la rada portuaria.

### Comunicar:



ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS  
HISTORIA Y FUTURO DEL PAIS

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 de Marina Mercante

CTA:

Tiempo confirmado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada a la rada portuaria.

Decretar:

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

Decreto:

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

ETA:

Tiempo estimado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada a la rada portuaria.-

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 crane). 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.

Prioridad:

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

Rada Portuaria:

Superficie de aguas comprendidas entre la línea que enfila 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.

Librar Boletín Informativo.

Cursar a la División Comunicación y Marketing para el cumplimiento del numeral 3. de la presente Resolución.

Cumplido, cursar a la Gerencia General para incluir el citado Reglamento en la página web.

Hecho, siga a las Áreas -Comercialización y Finanzas y Operaciones y Servicios- a sus efectos.



Ec. Alejandro ANTONELLI  
Sub Gerente General Interino  
Administración Nacional de Puertos



Ing. Santiago SOTUYO  
Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia  
Administración Nacional de Puertos